

DAS VERTRAGLICHE PFANDRECHT

AM SCHIFF

Inaugural - Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Albert-Ludwigs-Universität
zu Freiburg im Breisgau

vorgelegt von

H A Y R I E R K I V A N C

aus Istanbul (Türkei)

1 9 5 7



Dekan: Prof.Dr. Würtenberger

Referent: Prof.Dr. Thieme

D A S V E R T R A G L I C H E P F A N D -
R E C H T A M S C H I F F

Einleitung

E R S T E R T E I L

- I Schiffsbegriff
 - 1. Definitionen
 - A- Das Schiff
 - B- Das im Bau begriffene Schiff
 - C- Die Schiffspart
 - 2. Kritik der Definitionen
- II Geschichtliche Entwicklung des Schiffspfandrechts
 - 1. im römisch-griechischen Recht
 - 2. im englischen Recht
 - 3. im deutschen Recht
- III Die Kodifikation des Schiffspfandrechts in ausländischen Rechten
 - 1. im französischen Recht
 - 2. im anglo-amerikanischen Recht
 - 3. im schweizerischen Recht

Z W E I T E R T E I L

- I Die Entstehung des Schiffspfandrechts
 - 1. Allgemeine Voraussetzungen
 - A- Das Schiff
 - a. Das eingetragene Schiff
 - b. Das nicht eingetragene Schiff
 - c. Der Schiffsanteil
 - B- Das im Bau begriffene Schiff
 - 2. Begründung des Schiffspfandrechts
 - A- in Bezug auf den Schuldner
 - B- in Bezug auf den Gläubiger
 - C- Rangverhältnisse

II Umfang und Haftung des Schiffspfandrechts

1. Umfang

- A- Das Zubehör
- B- Der Bestandteil
- C- Die Versicherungsforderungen
- D- Die Entschädigungsansprüche
des Eigentümers

2. Haftung

3. Nichthaftende Gegenstände

- A- Frachtforderungen
- B- Schadenersatzforderungen

III Rechte der Beteiligten

1. Rechte der Gläubiger

- A- Vor der Fälligkeit
- B- Nach der Fälligkeit

2. Rechte des Eigentümers

- A- Der Eigentümer ist gleichzeitig
persönlicher Schuldner
- B- Der Eigentümer ist nicht per-
sönlicher Schuldner

D R I T T E R T E I L

I Die Arten des Schiffspfandrechts

- 1. Die Gesamtschiffshypothek
- 2. Die Schiffshypothek für Inhaber-
und Orderpapiere
- 3. Die Höchstbetragshypothek

II Veraenderungen der Schiffshypothek

- 1. Die Übertragung des Schiffspfandrechts
 - A- Die rechtsgeschäftliche Übertragung
 - B- Die gesetzliche Übertragung
- 2. Inhaltsänderung
- 3. Wechsel des Schuldners
 - a. Eigentümer und Schuldner ist
dieselbe Person
 - b. Eigentümer und Schuldner sind
verschiedene Personen
- 4. Forderungsauswechslung

III Das Erlöschen des Schiffspfandrechts

- A- Die Erlöschungsgründe
- B- Die Eigentümerbefugnis

V I E R T E R T E I L

I Geschichtliche Entwicklung des
Schiffspfandrechts in der Türkei

II Die Entstehung des Schiffspfandrechts
nach neuem Recht

1. Allgemeine Voraussetzungen

A- Das Schiff

a. Das eingetragene Schiff

b. Das nichteingetragene Schiff

c. Der Schiffsanteil

2. Die Begründung des Schiffspfandrechts

3. Rangverhältnisse

III Umfang und Haftung der Schiffshypothek

1. Umfang

A- Das Zubehör

B- Der Bestandteil

C- Entschädigungsansprüche des
Eigentümers

D- Mietzins- und Frachtforderungen

IV Rechte der Beteiligten

V Die Arten des Schiffspfandrechts

1. Die Gesamtschiffshypothek

2. Die anderen Arten des Schiffspfand-
rechts

A- Wertbeständige Schiffshypothek

B- Valutahypothek

VI Veränderungen des Schiffspfandrechts

1. Übertragung des Schiffspfandrechts

2. Inhaltsänderung

3. Wechsel des Schuldners

4. Forderungswechsel

VII Erlöschen des Schiffspfandrechts

S C H L U S S B E T R A C H T U N G

Digitized by the Internet Archive
in 2026

Literaturverzeichnis

- Abraham, Hans Jürgen Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart 1950
- Abraham, Hans-Jürgen Das Seerecht, Berlin 1956
- ADS Allgemeine deutsche Seeversicherungsbedingungen von 1919
- Amtl. Begründ. Amtliche Begründung zum SchRG in "D.J." 1940, 1329
- Aster, Das Schiffspfandrecht, Diss., Erlangen 1923
- Aust, Alfred Das Pfandrecht am Schiffe nach dem Bürgerl. Gesetzbuch für das Deutsche Reich, Würzburg, 1889
- Behn, Harold Das Schiffsregister, Diss., Jena 1912
- Belbez, Hikmet Die Schiffshypothek nach türkischem Recht unter Vergleichung mit dem deutschen Recht in "Heft 18 der Abhandlungen aus dem gesamten Handelsrecht, bürgerlichen Recht und Konkursrecht", 1939
- Bistrichan Zum Recht der eingetragenen Schiffe und Schiffsbauwerke, in "D.J.", 1941, 214
- Boyens, Lewis Das deutsche Seerecht, Bd.I u.II, Leipzig 1897
- Brandis, Otto Das deutsche Seerecht Bd.I u.II, Leipzig 1908
- Brodmann, F. Die Gesetzgebung des Deutschen Reiches, seerechtliche Komm., Berlin, 1905
- Cosack, Konrad Lehrbuch des Handelsrechts, 12. Aufl., Stuttgart 1910
- Coste, Carl Wolfgang Das Pfandrecht an in Bau befindlichen Schiffen unter besonderer Berücksichtigung des Reichsgesetzes vom 4. Juli 1926, Jena 1926
- Daeubler, Das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken, "DR 1941, 609"
- Dernburg, Heinrich Das Pfandrecht nach den Grundsätzen des heutigen römischen Rechts, Bd.I Leipzig 1860
- D.J. Deutsche Justiz, Jahr und Seite
- DR., Deutsches Recht, Jahr und Seite
- DVO., Durchführungsverordnung zum SchRG vom 21.12.1940
- EGzBGB Einführungsgesetz zum BGB
- Entwurf Regierungsentwurf zum THGB vom 17.2.1951
- Förtsch, R. Die Reichsgesetze betr. die Binnenschifffahrt und Flösserei, Leipzig 1900
- Friedrich, Hans-Peter Publizität und Schutz des guten Glaubens im schweizerischen Seerecht, in Festgabe zum 70. Geburtstag v. Aug. Simonius, Basel 1955

Gareis,	Das deutsche Handelsrecht Bd.I u.II, Leipzig 1908
Gierke, Otto v.	Deutsches Privatrecht, Bd.II Leipzig 1905
Gierke, Julius v.	Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 7.Aufl. Berlin 1955
Gierke, Julius v.	Bürgerl. Recht, Sachenrecht, 3.Aufl. Berlin 1948
Gierke, Julius v.	Versicherungsrecht unter Ausschluss der Sozialversicherung, 1. Haelfte 1937, 2. Haelfte 1947
Göknil, Mazhar Nedim	Seehandelsrecht, in türkischer Sprache, Ankara 1935
Göktürk, Hüseyin A.	Sachenrecht, in türkischer Sprache, Ankara 1949
Haab, Robert	Schweizerisches Seerecht in Heft 15, Basler Studien zur Rechtswissenschaft, Basel, 1942
Hans RGZ Hans RZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung Hanseatische Rechtszeitschrift
Hazeltine, H.Dexter	Die Geschichte des englischen Pfandrechts, Breslau 1907
Heymann, Ernst	Überblick über das englische Privatrecht in "Enzyklopaedie der Rechtswissenschaft" von Holzendorff-Kohler, Bd.II, 2. Aufl. Seite 283f. Berlin 1914
Heinerici-Gilgan	Das deutsche Schiffsregisterrecht, Berlin 1942
Hirsch, Ernst	Handelsrecht, in türkischer Sprache, Istan- bul, 1948
Holzendorff, Franz	Rechtslexikon in "Enzyklopaedie der Rechts- wissenschaft", Bd.II, Leipzig 1881
Hübner, Rudolf	Grundzüge des deutschen Privatrechts, 5.Aufl., Leipzig 1930
Kaltenborn,	Grundzüge des praktischen europaeischen Seerechts, Bd. I u.II Berlin, 1851
Kohlmann, Richard	Pfandrechte (mortgages und pledges) in "Die Zivilgesetze der Gegenwart" Bd.II England, Seite 502, Leipzig 1931
Koschaker, Paul	Grundsätze des röm.Privatrechts, in türk. Sprache, Ankara 1950
Krieger	Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffs- bauwerken in "DJ 1941, 97"
Krieger	Die Durchführungsverordnung zum Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 21.Dez.1940 in "DJ 1941, 209"
Krieger	Die Schiffsregisterordnung vom 19.Dez.1940 in "DJ 1941, 1.Teil S.125, 2. Teil S.181"

- VI -

Krieger, Karl	Erläuterung des Schiffsregistergesetzes und der Schiffsregisterordnung Nr.75,76 in Pfundtner-Neubert, Berlin
Laum-Lindenmeier	Schiffahrtsrecht, München 1953
Lewis	Deutsches Seerecht in "Endemanns Handbuch", Leipzig 1884
Meibom, Viktor	Das deutsche Pfandrecht, Marburg 1867
Merk, Walter	Anm.zu Art. 2071 - 2281 Code Civile, in "Die Zivilgesetze der Gegenwart" Bd.I Frank.
Meyer, Herbert	Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen, Jena, 1903
Mittelstein, Max (HB)	Das Recht der Binnenschifffahrt in "Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts" Bd.VII, Abt. 1, Leipzig 1918
Mittelstein, Max	Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht, 1918
Mittelstein, Max	Deutsches Binnenschifffahrtsrecht, Kommentar, Bd. I, 1903
Mittelstein, Max	Der Entwurf eines franz. Gesetzes über die Eintragung und Verpfändung von Binnenschiffen in "Hans RGZ" 1918 S. 759
Mittermaier	Franz.Handelsgesetzbuch im Jahre 1885 in "ZHR" Bd. 22, S.75ff.
Novelle zum THGB	4.6.1956
Palandt-Hoche	Bürgerl. Gesetzbuch 11.Aufl. Berlin 1953
Pappenheim, Max	Handbuch des Seerechts in Binding's system. Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft Bd.II, Leipzig 1906
Prause, Fritz	Das Recht des Schiffskredits, Berlin 1954
Prot.	Protokoll zum ADHGB
Prölss	Schiffshypothek und Kaskoversicherung in Hans RGZ 1941 - A, Sp. 25ff.
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (Bd. u. Seite)
Sieveking, Alfred	Das deutsche Seerecht, Hamburg 1907
Sieveking, Gustav	Das deutsche Seeverversicherungsrecht, Berlin, 1912
Schaps, Georg	Seerecht, Komm. Berlin 1906
Schaps, (Mittelstein-Sebba)	Das deutsche Seerecht, Komm.Bd.I, Leipzig, 1921
Schaps, (Sebba)	Seerecht, Komm. Bd.II, Leipzig, 1929
Schröder, Richard-Kunsberg	Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, 7.Aufl. 1932
SchRG	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken v.15.Nov.1940
SchRO	Schiffsregisterordnung vom 19.12.1940
Staudinger-Kober	Komm. z.BGB Bd.III Sachenrecht 10.Aufl. Leipzig 1936
Soergel	Bürgerl. Gesetzbuch, Komm.7.Aufl.1939

- VII -

Stobbe	Handbuch des deutschen Privatrechts, Bd.II bearb. von Lehmann, H.O.Berlin, 1898
THGB	Türkisches Handelsgesetzbuch vom 29.6.1956
TOR	Türkisches Obligationsrecht, 8.5.1926
TZGB	Türkisches Zivilgesetzbuch v.4.4.1926
Wagner, Rudolf	Handbuch des Seerechts, Leipzig 1884
Westermann, Harry	Sachenrecht 2.Aufl., Münster 1953
Wolff, Herbert	Grundriss des Sachenrechts bei Schiffen u. Schiffsbauwerken, Hamburg, 1949
Wolff, Martin-Raiser, Ludwig	Das Sachenrecht, 10.Aufl. Tübingen 1957
Wüstendörfer, Hans	Studien zur modernen Entwicklung des See- frachtvertrages, Bd.I Dresden 1905 - 09
Wüstendörfer, Hans (HB)	Das Schifffahrtsrecht in Ehrenbergs Hand- buch des gesamten Seehandelsrechts Bd.VII Abt.2, Leipzig 1923
Wüstendörfer, Hans (...)	Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2.Aufl. Tübingen 1950
Wüstendörfer, Hans (Schiffsbau)	Tatsachen und Normen des Schiffsbauwes, Hamburg 1920
Wyler-Schmid	Grundlagen des schweizerischen Seeschiff- fahrts- und Seetransportrechts, Zürich 1943
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht, Bd. und Seite
ZvKG	Türkisches Zwangsvollstreckungs- und Kon- kursgesetz vom 19.6.1932

E I N L E I T U N G

Gegenstand der folgenden Untersuchung ist die Frage, wie dem Kreditgeber eines Schiffseigentümers eine dingliche Sicherung seiner Forderung durch das Schiffsvermögen verschafft werden kann. Dabei soll zunaechst dargestellt werden, welche Lösung das Problem in der rechtsgeschichtlichen Entwicklung der wichtigsten europaeischen Rechtskreise gefunden hat, sodann der Problematik im geltenden deutschen und türkischen Recht nachgegangen werden.

Die Probleme liegen zunaechst in der Natur des Schiffes selbst. Das Schiff ist streng juristisch gesehen eine bewegliche Sache. Wirtschaftlich betrachtet naehert es sich aber wegen der Höhe der darin verkörperten Werte des Volksvermögens den Grundstücken, in denen ebenfalls grosse Vermögenswerte in wirtschaftlicher Einheit zusammengefasst sind. Diese verwandte wirtschaftliche Grundlage draengt dazu, das Schiff auch juristisch in mancher Hinsicht den Grundstücken gleichzustellen.

Diese Zwitterstellung des Schiffes bekommt ihren besonderen Akzent dadurch, dass das Schiff auch gewisse Züge des Personenrechtes aufweist. Das Schiff hat einen Namen, führt eine Flagge und traegt damit eine bestimmte Nationalitaet; es bleibt unter bestimmten Umstaenden auch in fremden Hoheitsgewaessern Staatsgebiet des Flaggenstaates, es kann ohne Willen der Besatzung Unrechtstatbestaende verwirklichen.

Die Aehnlichkeit der Interessenlage bei Schiffsvermögen und Immobilienvermögen gibt Anlass, die Kreditsicherung durch Schiffsvermögen analog zum Grundkredit zu regeln. Dabei verfolgt das Schiffspfandrecht die gleichen Zwecke wie das Grundpfandrecht. Erstens: der Glaeubiger soll neben den persönlichen Forderungen eine Sicherung durch Sachrechte erhalten. Zweitens: die in der Wirtschaftseinheit "Schiff" zusammengefassten Vermögenswerte sollen dem Rechtsverkehr erschlossen und - gegebenenfalls im Wege des Wertpapiers - einer leichten Übertragung zugänglich

gemacht werden. Durch Emission von Schiffspfandbriefen können die Schiffsbeleihungsbanken viele kleine Vermögen zu wirtschaftlichen Einheiten sammeln. Die erleichterte Verkehrsfähigkeit verhindert auch das Einfrieren des im Schiff verkörperten grossen Kapitals.

ERSTER TEIL

I Schiffsbegriff

1. Definitionen

A- Das Schiff

Eine einheitliche Definition des Schiffsbegriffs findet sich weder in den Gesetzen noch in der Lehre. Jedes Gesetz und jeder Schriftsteller haben bei der Definition des Schiffes einen besonderen Gesichtspunkt beachtet. Diese lassen sich wie folgt darstellen:

Herbert Wolff: Schiff im weitesten Sinne ist jede Sache, die in eigens bestimmter Bauweise zur Fortbewegung auf dem Wasser bestimmt ist. Die eigens dazu bestimmte Bauweise bedingt das Vorhandensein eines "Schiffsgefaesses", eines Hohlkörpers. Die Fortbewegung kann mittels eigenen Betriebes oder Wind oder Handbetriebes erfolgen..... (1)

Kaltenborn: Unter Schiffen werden im Gesetz vorzugsweise Seeschiffe, naemlich solche Fahrzeuge, welche zur Fahrt auf der See bestimmt sind, verstanden. Die Grösse, Tragfaehigkeit und Bauart der Schiffe ist im allgemeinen für die rechtliche Beurteilung gleichgültig, indem in der Regel für alle Seeschiffe die selben Rechtsgrundsätze gelten..... (2)

Alfred Sieveking: Wenn im deutschen Seehandelsrecht von Schiffen die Rede ist, bedeutet das, von wenigen Ausnahmen abgesehen, stets ein See-Erwerbsschiff...

1. ein Schiff: welcher Gegenstand als ein Schiff angesehen werden kann, richtet sich nach der Verkehrsanschauung. Jedenfalls muss er ein hohler Körper sein, welcher dazu bestimmt werden könnte, Güter oder Reisende zu Wasser, sei es mit eigener oder mit fremder Kraft

- - - - -

(1) Wolff S.9

(2) Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europaeischen Seerechts, Bd.I S.80 f.

zu befördern... 2. ein Seeschiff: Das Schiff muss ein Seeschiff sein. Seeschiff steht im Gegensatz zu Fluss- oder Binnenschiff. Ein Binnenschiff wird nicht dadurch zum Seeschiff, dass es im Flussregister gelöscht und in das Seeschiffsregister eingetragen wird... 3. ein See-Erwerbsschiff: Dies bedeutet, dass das Seeschiff seinem Eigentümer zum Erwerb durch die Seefahrt dient... (3)

Abraham: Ein Schiff ist ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Grösse, der fähig und bestimmt ist, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden und Personen und Sachen zu tragen... (4)

Gustav Sieveking: ... Unter Schiffen im Sinne des vierten Buches sind zwar nur zum Erwerb durch Seefahrt bestimmte Schiffe zu verstehen. Diese Begrenzung ist jedoch für das Seeverversicherungsrecht nicht von Bedeutung. Denn die Anwendung der Vorschriften des HGB über diese Versicherung ist bei der Versicherung anderer Schiffe mangels entgegenstehender Vereinbarungen als von den Parteien gewollt anzunehmen. Jedes Schiff, das heisst, jedes dem Transport von Personen oder Gütern zu Wasser dienende Fahrzeug kann gegen die Gefahren der Seeschiffahrt versichert werden... (5)

Pappenheim, (Wüstendörfer, Sebba): Das Gesetz hat den Ausdruck Schiff der Verkehrssprache entlehnt, auf die demnach bei seiner Auslegung zurückzugreifen ist. Nach den allgemeinen Regeln für diese wird ohne besonderen Grund anzunehmen sein, dass das Gesetz bei den einzelnen auf Schiffe bezüglichen Vorschriften eine verschiedene Bedeutung des Wortes Schiff zugrunde legt. Dass manche von diesen Vorschriften ihrem Inhalt nach etwa nur auf gewisse Arten von Schiffen Anwendung finden, bedeutet keine Ausnahme hiervon... Nach dem gemeinen Sprachgebrauch ist unter einem Schiffe ein Wasserfahrzeug von mindestens nicht ganz unbedeutender Grösse zu ver-

- - - - -
- (3) Sieveking, Alfred, Das deutsche Seerecht S.4f.
 - (4) Abraham, Das Seerecht S.23
 - (5) Sieveking, Gustav, S.3f.

stehen. Als ein zum Fahren auf dem Wasser bestimmtes Werkzeug muss das Schiff einerseits fähig sein, auf dem Wasser, wenn auch etwa nicht durch eigene Kraft, bewegt zu werden, und muss es einerseits dazu bestimmt sein.... Nicht auf alle Schiffe finden die Vorschriften des HGB Buch IV Anwendung. Darauf, dass diese Vorschriften in einem Handelsgesetzbuche ihren Platz gefunden haben, ergibt sich schon, dass sie auch Schiffe nur insoweit angehen, als diese mit dem Handel zu tun haben.... Dazu massgebend ist die Verwendung des Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt.... (6)

Nach § 1 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe (7) : Die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kaufahrteischiffe) mit Einschluss der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge haben als Nationalflagge ausschliesslich die Reichsflagge zu führen.

Brodmann: ... hinsichtlich des § 474 HGB; Schiff ist gesetzlich der Begriff des Verkehrs. Ein Bagger ist ein Schiff, ebenso ein Fischheger. Seeschiff ist jedes Schiff, das zur Seefahrt bestimmt ist. See-Erwerbsschiff, dazu gehören auch 1. Bugsierschiffe, 2. Hochseefischereifahrzeuge, 3. Bergungsdampfer, 4. Lotsenfahrzeuge. Unter "Schiff" ist im HGB stets "Seeschiff" zu verstehen (8)

B- Das im Bau begriffene Schiff

Nach Pappenheim: ... Noch nicht Schiff, also nicht Schiff, ist das in der Erbauung begriffene Schiff... (9)

Nach Wolff: Schiffbauwerk ist jedes Werk, das in seiner Endbestimmung ein Schiff werden soll... (10)

Also ein Schiffsbauwerk ist noch kein Objekt des HGB Buch IV, aber doch ein geeignetes Objekt für die Schiffshypothek.

- - - - -

(6) Pappenheim S.3ff., Wüstendörfer S.38 f. HB S.77 f. Sebba S.502 f.

(7) Gesetz vom 8.2.1951

(8) Brodmann Anm.3 zu § 474 HGB und Förtsch S.18

(9) Pappenheim S.9, Wüstendörfer HB S.79, Schaps Allg. Einleitung Anm. 26

(10) Wolff, S.9

C- Die Schiffspart

Nach dem alten deutschen Recht war die Schiffspart ein Anteil am Schiff, waehrend sie nach heutigem Recht ein Anteil am Reedereivermögen darstellt. (11)

Nach Schaps: Der Ausdruck Schiffspart wird im doppelten Sinne gebraucht. Im engeren Sinne ist Schiffspart ein idealer Miteigentumsanteil am Schiff. Im weiteren Sinne versteht man darunter ausser jenem Anteil einen mit demselben verknüpften Komplex von Rechten und Verpflichtungen, und zwar nicht nur solchen aus dem Gesellschaftsverhaeltnis, sondern auch teilweise solchen gegen Dritte... (12)

Nach Sebba-Mittelstein: Schiffspart im Sinne der vorliegenden Vorschrift ist ein Miteigentumsanteil an einem eingetragenen Schiff, nicht ein Gesellschaftsanteil im Sinne des Reedereirechts. Nicht Schiffsparten sind Eigentumsbruchteile an einem im Alleineigentum stehenden Schiff... (13)

Nach der amtlichen Begründung des heutigen Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken: Die Schiffspart ist ein gesellschaftsrechtlicher Anteil am Reedereivermögen. (14)

2. Kritik der Definitionen

a. Der Versuch, eine Definition des Schiffs aufzustellen, die allen Gesichtspunkten gerecht wird, ist vergeblich. Denn erstens betrachtet der Gesetzgeber selbst in den einzelnen Gesetzen das Schiff von verschiedenen Gesichtspunkten. Daher waere eine Definition garnicht praktikabel. Zweitens vermag keine Definition die sich stets wandelnden Gegebenheiten der Tatsachenwelt auf die Dauer voll zu erfassen. Aus diesen Gründen wollen wir uns darauf beschraenken zu beschreiben, welchen Erscheinungen der Name Schiff zukommt.

— — — — —
(11) Vgl. die Vorschriften der §§ 1260-1272 BGB

(12) Schaps Anm. 22 zu § 489

(13) Mittelstein-Sebba in Schaps Bd. I S.56

(14) Amtl. Begr. D.J. 1940, 1331, Sieh Teil II Abschn. I 1.A.c.

Das Schiff im Sinne des HGB Buch IV erfordert vor allem die Existenz eines schwimmenden Schiffgefaesses. Dabei ist es unerheblich, in welcher Art und wie gross das Schiffgefaess erbaut ist. Das Schiffgefaess darf aber nicht zum Verkehr auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern erbaut sein, (15) mit anderen Worten, entscheidend kommt es auf die Eignung zur Seeschifffahrt an (16). Zweitens muss sich der Körper, wenn es sich dabei um ein Schiff handeln soll, auf dem Wasser fortbewegen können. Sachen, die sich auf dem Wasser befinden, denen aber die Fähigkeit zur Fortbewegung fehlt, können deshalb nicht als Schiff angesehen werden, z.B. Bojen, Schwimmdocks, Badeanstalten. (17) Auch Körper, die mittels fremder Kraft geschleppt werden, sind keine Schiffe. Auf diese finden die Vorschriften über Schleppzüge Anwendung. (18) Die Kraftquelle für die Fortbewegung kann innerhalb des Schiffs (Motor) oder ausserhalb (Wind) liegen. Entscheidend ist, dass die Fortbewegung nach dem Willen der Besatzung gesteuert werden kann. (19) Drittens muss das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt bestimmt sein. Dabei ist es auch gleichgültig, ob es Passagiere oder Güter befördert. (20) Ist das Schiff nicht mehr zur Schifffahrt bestimmt, so lässt es sich den Vorschriften des HGB Buch IV nicht mehr unterordnen. (21)

b. Nach meiner Meinung ist ein Körper dann Schiffsbauwerk, wenn er mit der Fertigstellung Schiffseigenschaften erwirbt. Die Eigenschaft als Schiffsbauwerk beginnt mit der Kiellegung und endet mit Eintragung in das Schiffsregister. (22)

c. Ich folge der Meinung, die besagt, dass die Schiffspart Miteigentumsanteil am Schiff oder Schiffsbauwerk, nicht ein gesellschaftsrechtlicher Anteil am Reedereivermögen ist. (23) Näheres über die Faelle b und c wird unten auf Seite 46f. und S.42f. dargestellt.

- - - - -
- (15) Vgl. Mittelstein in Ehrenberg S.10f., Mittelstein Deutsches Binnenschiffahrtsrecht Bd.I, S.553 f., 561, Abraham Das Seerecht S.23f.
 - (16) Vgl. Die Definition von Kaltenborn
 - (17) Wüstendörfer HB S.77, Boyens Bd.I, S.97f.
 - (18) Pappenheim S.4, Mittelstein Deutsches Binnenschiffahrtsrecht Bd.I S.52f., Schaps (Mittelstein-Sebba) Allg. Einleitung Anm. 23
 - (19) Wolff S.9
 - (20) Wagner S.121, Förtsch S.18, Brodmann Anm.3 zu §474, Cosack S.159, Mittelstein in Ehrenberg S.13, Mittelstein Dt.Binnenschiff. Bd.I S.43
 - (21) Siehe Sebba S.510, Pappenheim S. 5
 - (22) Siehe unten Teil II Abschn.1 l.B.
 - (23) Siehe Teil II Abschn.1 l.A.c.

II Geschichtliche Entwicklung des Schiffspfandrechts

Um die Frage, ob auf die Schiffsverpfaendung Fahrnis- oder Liegenschaftsrecht Anwendung finden soll, beantworten zu können, ist es notwendig, kurz die geschichtliche Entwicklung des allgemeinen Pfandrechts darzustellen. Der Begriff " das Pfandrecht" ist zunaechst im Sinne als eine Art von dinglichen Rechten im Mobilienrecht aufgetaucht. Von diesem Ursprung ist der Begriff allmaehlich auf das Immobilienrecht erweitert worden. Da die Verpfaendungen von Immobilien und Mobilien am Anfang dieser Entwicklung mit der Übertragung des Besitzes auf den Pfandgläubiger eng verbunden waren, finden wir zwischen beiden keinen so wesentlichen Unterschied. Demselben Entwicklungsgang begegnen wir auch bei der Institution der Verpfaendung von Schiffen.

Aus der Geschichte der aeltesten Völker, welche sich zunaechst mit der Schifffahrt beschaeftigt hatten, erhalten wir keine ausführlichen Berichte über das Seehandelsrecht. Die Berichte über das Seerecht der Altgriechen entnehmen wir aus den Reden des Demostenes, insbesondere denen gegen Lakritos (1).

1. im römisch-griechischen Recht

Das vertragsmaessige Pfandrecht war, im Gegensatz zu den Römern, den alten Griechen bekannt, aber nicht im heutigen Umfang und nicht als ein selbstaendiger Gegenstand des Kreditwesens, sondern im Rahmen des foenus nauticum. Gemaess dieses ursprünglichen Seedarlehens konnte der Schuldner für die Forderung zugunsten des Eigentümers an seinen Sachen ein Pfandrecht errichten oder ihm den Besitz jeder seiner Sachen zwecks Faustpfandrechts übertragen (2). Bei diesen Sachen handelte es sich meistens um Schiffe und Ladungen. Über den Charakter dieses Pfandrechtes berichtet Matthiass wie folgt: "Wir kennen daher nur ein vertragsmaessiges Pfandrecht, welches als accessorisches Recht von der Forderung aus dem See-

(1) Wagner S.55, siehe über die geschichtl. Entw. des Seerechts Goldschmidt Universalgeschichte des Handelsrechts 1. Aufl. Stuttgart 1891 S.335f.

(2) Matthiass, Das foenus nauticum und die geschichtl. Entw. der Bodmerei S.41 u.43

darlehen abhaengig ist, mit diesem Forderungsrecht existent wird und untergeht. Nun ist aber die Bedingung "si salva navis pervenerit" gerade nicht existent geworden, wenn das Schiff Seeunfaelle treffen und nur geborgene Gegenstaende ans Land kommen, also faellt ein Rückforderungsrecht für den Glaeubiger definitiv fort und das Pfandrecht ist im Keime erstickt. Würde man dem entgegen dem Glaeubiger einen pfandrechtlichen Anspruch auf das Geborgene zustehen, so haetten wir ein Pfandrecht, welches seinen accessorischen Charakter abgestreift haette...." (3)

Daraus folgt man, dass die Altgriechen das besitzlose Schiffspfandrecht, welches allein die wirtschaftlichen Gesichtspunkte zweckmaessig berücksichtigt, nicht kannten.(4)

Ebenfalls wird unbestritten von allen angenommen, dass das römische Recht nicht nur keine Art der Schiffshypothek, sondern auch keine Grundstückshypothek in der heutigen Form kannte (5). Nach Koschaker ist die Terminologie in den Rechtsquellen nicht einheitlich. "Das griechische Wort "hypotheca" bedeutet zwar das in Bezug auf eine formfreie allgemeine

Pfandvereinbarung - pactum hypothecae - genommene besitzlose Pfand. Das Wort "pignus" kann jedoch die gleiche Bedeutung haben, enthaelt aber doch nicht nur das Besitzpfand. Deshalb ist man der Ansicht, dass die Bezeichnung "hypotheca" durch die "Glosse" der nachklassischen Rechtsschulen des Ostens - vor allem Beryt -, welche die Rechtsinstitute der Altgriechen anerkannten, in das Corpus Juris Civilis eingeführt worden ist. Das gleiche könnte man für das griechische Wort "hyperocha" vermuten. Trotz der Verwendung der gleichen Bezeichnungen hat das römische Recht das Institut der Hypothek nicht aus dem altgriechischen Recht entlehnt (6).

Nun bildet aber das römische Pfandrecht nicht die Grundlage unserer heutigen Rechte. Unter Einfluss des germanischen Rechts gilt vielmehr heute für das Publizitaetsprinzip, d.h. der Grundsatz der Öffentlichkeit. (7)

Auch das römische Recht kannte auf dem Gebiet des Seerechts lediglich das "foenus nauticum" und das "lex Rhodia de jactu", was die Römer von den Griechen übernommen hatten.

(3) Matthiass S.44

(4) Wagner a.a.O.

(5) Koschaker S.157, Dernburg S.47

(6) Koschaker S.161, Dernburg S.51f.

(7) Schröder bei Endemann S. 299 f.

2. im englischen Recht

Die Entwicklung im englischen Recht ist anders verlaufen als im germanischen und romanischen Rechtskreis. Doch hat das germanische Recht und in ganz geringem Masse auch das römische Recht dem modernen englischen Recht Charakterzüge aufgeprägt (8). Als Grund dafür ist anzuführen, dass die politische Entwicklung bzw. die Unbetretbarkeit der englischen Insel von ausländischen Mächten eine selbständigere Rechtsentwicklung begünstigten als in den kontinentalen Ländern.

Im allgemeinen hat das englische Sachenrecht im Gegensatz zu den kontinentalen Rechtskreisen die Trennung von Fahrnis- und Liegenschaftsrecht viel deutlicher und länger beibehalten (9), deswegen hat sich die eigenartige Verpfändung "mortgage" der beweglichen und unbeweglichen Sachen parallel zueinander entwickelt. Dieses mortgage ist kein Pfandrecht im eigentlichen Sinne, anders ausgedrückt, kein beschränktes dingliches Recht, sondern mehr eine Sicherungsübereignung (10).

Die Regelung der Schiffsverpfändung "ship-mortgage" erfolgte im Jahre 1854 nach Gesichtspunkten der Vorschriften über Verpfändung und Übereignung der Fahrnissachen, "mortgage of chattels". Die Verpfändung von Seeschiffen "vessels used in navigation" ist für die im Schiffsregister nicht eingetragenen Schiffe ausgeschlossen und bedarf eines schriftlichen Vertrages "bill of sale", welcher in bestimmten Formerfordernissen auszuführen ist und ferner der Übereignung des Gegenstandes (11).

Dieses ist die Entwicklung bis zum Jahre 1854:

Die Entwicklung des mortgage beginnt im Mittelalter, gestützt auf das angelsächsische Rechtsinstitut des Besitz-

- - - - -

(8) Hazeltine S. 15 f., Heymann S. 284

(9) Hazeltine S. 39, Heymann S. 309

(10) siehe Kohlmann S. 507, Heymann S. 317

(11) Sect. 24 Gesetz v. 1894, (welches an die Stelle des älteren Rechtes, namentlich der Merchant Shipping Act von 1854, getreten ist. Siehe Heymann S. 327, Kohlmann S. 540)

pfandes, als Besitz- und Verfallpfand auf Gefahr des Gläubigers. Unter dem Einfluss einer im gesamten westeuropäischen Rechtskreis hervortretenden Strömung, die Übertragung von beweglichen Sachen vom Traditionsprinzip zu befreien, hat sich aber daneben wahrscheinlich schon im 13. Jahrhundert ein besitzloses Fahrnispfand entwickelt. Dieses war dem besitzlosen Immobilienpfand nachgebildet, und wurde wie dieses als mortgage bezeichnet und entstand durch Übergabe eines d e e d (12). Entsprechend dieser Entwicklung stehen auch heute bei der Bestellung eines Mobiliarpfandrechtes zwei Formen zur Verfügung: e

1. Einmal das mortgage, dabei findet eine bedingte Eigentumsübertragung mittels deed statt, das Pfand verbleibt in der Hand des Schuldners (Mobiliarhypothek mit Verfallklausel). Die Gefährlichkeit dieses Geschäftes veranlasste die Gesetzgebung im 19. Jahrhundert zu einschränkenden Bestimmungen in der Bill of Sale Act von 1854.

Zahlt der Schuldner zum festgelegten Termin nicht, oder ist er, wenn kein Termin bestimmt ist, erfolglos gemahnt worden, so kann der Gläubiger den Privatverkauf des Pfandgegenstandes betreiben (13). Die Übertragung des registrierten Schiffes geschieht zwar in Vollziehung der bill of sale und kann sich auch neben den allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Rechtes richten, d.h. auch formlos; weil aber das Schiffsregister öffentlichen Glauben genießt, ein gutgläubiger Erwerber also geschützt wird, ist in der Praxis Ausfüllung der bill of sale und Registereintrag zusammen erforderlich.

2. Doch kann die Verpfändung von Schiffen auch nach den allgemeinen Grundsätzen vorgenommen werden. Für registrierte Schiffe ist dabei eine Eintragung des Pfandes - mortgage - erforderlich.

- - - - -

(12) Kohlmann a.a.O., Heymann S. 326, Hazeltine S. 114f.

(13) Heymann a.a.O., Hazeltine S. 164 f.

Seit 1854 ist das Pfand jedoch nicht mehr Proprietaetspfand, sondern ius in re alie na (14). Ein eingetragenes Pfandrecht genießt öffentlichen Glauben, es gilt Locusprinzip, eingetragene Pfandrechte gehen im Range den nicht eingetragenen vor. Wird aber die Schuld nicht bezahlt, so tritt der alte Proprietaetscharakter des Pfandes hervor; der Gläubiger hat das Recht, das Schiff in Besitz zu nehmen, er kann es zur Schifffahrt benutzen und ebenso zum Verkauf bringen. Für die gesetzliche Regelung ist die Merchant Shipping Act von 1894 massgebend (15).

3. im deutschen Recht

Wie oben bei der geschichtlichen Untersuchung des römischen Rechts gesagt, finden wir die Grundlage des den modernen Rechten zugrunde liegenden Publizitaetsprinzips für die Schiffverpfaendung in der neueren Satzung des Mittelalters. In früherer Zeit zählte das Schiff zu den beweglichen Sachen. Allmaehlich vollzieht sich in Deutschland die Entwicklung, was das Pfandrecht anbelangt, parallel zu der des Liegenschaftsrechts, und zwar in folgenden Stufen:

Seit der neueren Satzung des Mittelalters konnte man die verpfaendeten beweglichen Sachen in der Gewere des Schuldners lassen, wenn man aus irgend einem Grund auf den Gläubiger den Besitz des Pfandobjektes nicht übertragen konnte, z.B. wegen der Transportschwierigkeiten der verpfaendeten Sache, wie es bei der Verpfaendung der Früchte auf dem Halm oder auf dem Feld oder aber der Verpfaendung einer grossen Menge von Getreide der Fall war (16). Die Errichtung des Pfandrechts an den beweglichen Sachen war aber doch, abgesehen von diesen Ausnahmefaelen, normalerweise mit der Übertragung des Besitzes verbunden (17). Dagegen fand die Errichtung eines Pfandrechts an den unbeweglichen Sachen, an Stelle der Übertragung des Besitzes, durch die Eintragung der Verpfaendung in ein öffentliches Buch, oft in das Stadtbuch, statt (18). Die Eintragung diente dem Zweck der Offenkundigkeit der Verpfaendung. Auch

(14) Sect. 31 - 46 Merch. Shipp.Acts v. 1894

(15) Kohlmann S. 541, Abraham S. 59

(16) Meyer S. 64 f.

(17) Siehe Hübner S. 384 f., Gierke Otto v.S.809f., Schröder S. 702

(18) Siehe Pappenheim S. 128, Hübner S.476, Holzendorff S.341

die Bestellung eines Pfandrechts an den Schiffen sehnelte zum Teil der des Liegenschaftsrechts.

Selbstverstaendlich geschah dieser Fortschritt nicht plötzlich. Das Wisbysche Recht zeigt die Anfaenge dieser Umwandlung vom Faustpfand zu der besitzlosen Verpfaendung. Da die Übertragung des Besitzes am ganzen Schiff dem Zweck der Verpfaendung nicht entsprach, musste man nach diesem Recht dem Glaebiger nur "Zeghel und Roder" des Schiffes übergeben. Die Übergabe von Segel und Ruder hatte nicht nur symbolische Bedeutung, weil der Schuldner das Schiff ohne sie nicht mehr gebrauchen konnte (19). Aus diesem Grunde können wir noch nicht davon reden, dass hier bereits eine Ausnahme der Verpfaendung von Fahrnissachen oder gar bereits eine Verpfaendung nach Liegenschaftsrecht vorliege.

Eine weitere Entwicklung dabei finden wir in den Lübischen und dessen verwandten Rechten. Nach diesem Recht fand die Verpfaendung der Schiffe nicht durch die Besitzübertragung, sondern vor dem Gericht oder Rat in Anwesenheit von zwei Solemnitaetszeugen statt (20). Bis zu diesem Zeitpunkt wurde noch keine Eintragung in das Stadtbuch vorgenommen. Dieses Geschaefte wurde erst spaeter mit dem Namen der Zeugen in das Stadtbuch eingetragen, damit man die Kundbarkeit des Pfandes erhalten und die Zeugen gegebenenfalls wiederfinden konnte.

Der Name des Richters oder Ratmannes, welcher mit der Führung des Stadtbuches beauftragt war, wurde mit der Zeit anstelle der Namen der Solemnitaetszeugen in das Stadtbuch eingetragen. Trotz allem erhielt diese Eintragung keine selbststaendige Beweiskraft. Als Beweismittel wurde immer noch das Zeugnis der eingetragenen Zeugen oder des Richters oder des Ratmannes gebraucht (21). Aber gegen Ende des 13. Jahrhunderts verzichtete man auch schon auf die Eintragung der Namen der Zeugen und infolgedessen auf deren Zeugnisse. Dadurch gewann die Eintragung selbst volle Beweiskraft (22). Eine Abschrift des Pfandgeschaeftes mit Siegel des Gerichts oder Rates war nicht mehr zum Nachweis des Pfandrechts notwendig, " aber doch üblich, wenn der Pfandglaebiger die Verpfaendung unabhaengig von dem Stadt-

(19) Meyer S.11

(20) Meyer S.70

(21) Meyer S.72, Hübner S.477, Schröder S. 726

(22) Meyer a.a.O.

buch beweisen wollte, besonders also bei Schiffen, wenn das Pfandrecht ausserhalb des Verpfaendungsortes geltend gemacht werden sollte." (23) Wie hieraus zu folgen ist, waren diese Eintragungen und Urkunden noch immer von Bedeutung, allerdings nur zum Beweis des Pfandrechtes, aber nicht zu dessen Begründung. Der Eintragung des Pfandrechtes erkannte man ungefaehr in der zweiten Haelfte des 15. Jahrhunderts konstitutive Bedeutung zu. Dadurch ging auch der Unterschied zwischen Liegenschaftspfand und Schiffspfand unter.

Auf der anderen Seite geschah seit 1270 die Verpfaendung der Schiffe in Hamburg, wie die der Grundstücke, vor dem ganzen Rat (24). "Auch nach dem Statdrecht von Brügge konnten die Schiffe durch Eintragung in ein vom staedtischen Schöffenkollegium geführtes Register ohne Uebergabe verpfaendet werden." (25)

Dies waren die blühende Entwicklung der deutschen Schiffsverpfaendungen. Gegenstand der Verpfaendung brauchte nicht nur ein grösseres Schiff zu sein, sondern es kamen alle Arten in Frage.

"Die neuere Satzung findet sich in gleicher Weise bei allen Gattungen und Arten urkundlich überliefert, sowohl bei Seeschiffen, wie bei Flußschiffen, bei grossen und kleinen (26).... Meist geht die Schiffsgattung aus der Eintragung nicht hervor; oft aber wird sie ausdrücklich bezeichnet.... Oft wird Zubehör (Masten, Segel, Anker, Taue, Geschütze, Harnische, Fischbehaelter, Kessel, Kannen und andere Geraetschaften) ausdrücklich als mitverpfaendet erwaeht, öfter nicht; einmal gilt nur das mit dem Schiff zusammenhaengende Takelwerk als Partinenz, in anderen Faellen auch die am Lande aufbewahrten Geraetschaften. Der Schiffsrumpf allein wird nur einmal verpfaendet." (27)

Durch die Rezeption des römischen Rechts wurde die Fortentwicklung des deutschen Pfandrechts behindert (28). Das römische Recht kannte keinen Unterschied zwischen beweglichen und unbeweglichen Sachen. Dank des vom deutschen Recht gegen fremde

(23) Meyer S. 73

(24) Meyer a.a.O.

(25) Abraham S.29

(26) Es ist also von der Unterscheidung der See- und Binnenschiffe und einem bestimmten Raumgehalt noch keine Rede.

(27) Meyer S. 68 f.

(28) Wüstendörfer HB S. 242, Hübner S.484, Pappenheim S.129, Holzendorff S.342

Rechte geleisteten Widerstandes wurden im Liegenschaftsrecht Hypotheken- und Grundbücher ausgebildet. Aber leider ist das Schiffspfandrecht diesen Weg nicht mitgegangen (29). Das Schiff wurde als eine bewegliche Sache angesehen, und deswegen geschah die Errichtung des Pfandrechts an den Schiffen meist wie an Mobiliarsachen (30). Da eine Eintragung in ein öffentliches Buch nicht vorgeschrieben wurde, fehlte es an einer öffentlichen Beurkundung der Pfandbestellung, mit anderen Worten, die Fortschritte, die man mit der neueren Satzung erreicht hatte, waren nicht mehr zu sehen.

Es war dringend notwendig, die deutschrechtliche Auffassung über Bestellung eines Pfandrechts am Schiff ohne Besitzübertragung wieder zu erwecken. Aus diesem Anlass gingen die Landesrechte zwei Wege, entweder den Besitz bei der Verpfaendung des Schiffes zu übergeben, oder die gemeinrechtlichen Offenkundigkeitsgedanken fortzusetzen. So konnte nach Preussischem Allgemeinem Landrecht eine Pfandbestellung dadurch vorgenommen werden, dass man dem Gläubiger den Besitz des Schiffes durch Übergabe einer beglaubigten, mit Pfandvermerk versehenen Abschrift der Eigentümerpapiere symbolisch übertrug (31). Dadurch wurde die Offenkundigkeit der Verpfaendung erst teilweise gewahrt.

Auf der anderen Seite finden wir im 16. Jahrhundert bereits bei den niederländischen Pfandrechtserrichtungen neben der Verpfaendung durch Registereintragung eine Pfandrechtsbestellung durch den sogenannten Waterbrief und Schoulbrief (32). Der Vorrang der Verpfaendung musste vor einem Schöffengericht in einer Urkunde aufgenommen werden. Eine Urkunde, die vor drei Schöffen aufgenommen war, hatte den Vorrang vor einer nur vor einem Schöffen aufgenommenen Urkunde, selbst wenn diese ein früheres Datum trug. Durch derartige Urkunden wurde die Forderung dinglich gesichert. Sie verschafften aber dem Gläubiger nicht nur, wie die Bodmereiforderung, eine dingliche Sicherung am Schiff, sondern der Schuldner haftete, wenn das Schiff verloren ging, für die Forderung mit seinem ganzen

(29) Pappenheim a.a.O., Schröder bei Endemann S.299

(30) Wüstendörfer a.a.O., Hübner a.a.O.

(31) ALR I 20 §§ 300ff., Wüstendörfer a.a.O. Schröder bei Endemann S. 300, Pappenheim S.129

(32) Abraham S. 30

Vermögen. An diesem hatte jedoch der Gläubiger gegenüber den anderen Gläubigern kein Vorzugsrecht (33). " In Holland wurde das Handelsregister für die Eintragung der Schiffspfandrechte benutzt. Denn besonders wegen der Veräußerung und Verpfändung der Schiffe ist ein neues Register errichtet worden." (34)

In Deutschland regte Preussen 1861 bei der Schaffung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches eine einheitliche Regelung der Schiffspfandrechte an (35). Man wollte die Verpfändung der Schiffe in der Form des Buchpfandes regeln. Dieser Anregung zufolge wurden die Artikel 432 - 438 über das Schiffsregister in das ADHGB eingeführt. Als Schiffsregister war das nach englischem Muster gebildete Register vorgesehen. Dieses sollte in erster Linie die Ermittlung der Staatsangehörigkeit eines Schiffseigentümers aus öffentlichen Interessen erleichtern. Die Verschiedenheit der deutschen Privatrechtssysteme vereitelte diese Bemühungen, es blieb weiterhin bei der landesrechtlichen Regelung (36). Bereits mit dem Flaggen-gesetz v. 22.6.1894 mussten alle Schiffe, die mehr als 50 Kubikmeter Raumgehalt hatten, in das Schiffsregister eingetragen werden, falls sie unter deutscher Flagge fahren wollten. Dadurch war der öffentlich-rechtliche Zweck des Registers erfüllt.

In England diente anfangs das Schiffsregister lediglich dem öffentlichen Interesse der Nationalitätsbestimmungen (37). Dann aber wurde das Register im 19. Jahrhundert durch Gesetz zum privatrechtlichen Zweck, dingliche Rechte an Schiffen einzutragen, herangezogen (38).

Obwohl es dem ADHGB nicht gelungen war, eine einheitliche Regelung der Schiffsverpfändung zu treffen, dienten die erwähnten Vorschriften desselben Gesetzes in zweiter Linie zum privatrechtlichen Zweck. Diese Aufgabe des Registers wurde durch das preuss. EG zu ADHGB weiterentwickelt. Die landesrechtlichen Gesetzgebungen waren aber, aus oben erwähnten Gründen, von verschiedener Bedeutung (39). Nach den gesetz-

- - - - -

(33) Abraham a.a.O.

(34) Pappenheim S. 130 f.

(35) Hübner S. 484

(36) Pappenheim a.a.O., Wüstendörfer H B S.148 f., Prot.zu ADHGB Band III S.1483

(37) Behn S. 9 f.

(38) Hübner S.483 f., Behn S.14 f.

(39) Sebba S. 107 f. Boyens Bd.I S.107, Förtsch S.346 f. Mittelstein Schiffspfandrecht S.60f.

lichen Bestimmungen von Hamburg, Oldenburg, Bremen und Mecklenburg-Schwerin (40) wurde das Schiffsregister als ein Hypothekenbuch angesehen. Dagegen betrachtete das Recht von Preussen und Lübeck (41) die Errichtung der Verpfändungen nur als Ersatz für die Besitzübertragung. Während nach den Rechten der erstgenannten Länder die Eintragung in das Register für die Entstehung, das Erlöschen, die Übertragung und Veränderungen der Hypothek vorausgesetzt war, galt das Pfandrecht am Schiff nach den letzteren Ländern als Mobiliarpfandrecht (42).

Im Jahre 1895 wurden zunächst die Rechtsverhältnisse im Binnenschiffsregister eingetragenen Schiffe reichsrechtlich geregelt. Das Bürgerliche Gesetzbuch brachte 1900 eine einheitliche Regelung für See- und Binnenschiffe. "Pfandrechte, mit denen ein Schiff zur Zeit des Inkrafttretens des BGB belastet war, sind mit ihrem aus dem bis dahin geltenden Rechte sich ergebenden Inhalt und Rang nach Artikel 184 EG zu BGB bestehen geblieben. Es haben aber die Landesgesetze sie zum Teil dem Reichsrecht unterstellt." (43) Die Regelung des Registerpfandrechts für im Bau begriffene Schiffe blieb der Landesgesetzgebung vorbehalten.

Die Regelung der §§ 1259 ff. BGB über Schiffspfandrecht galt nur für die im Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Über den Charakter dieses Pfandrechtes ist Hübner mit Recht der Meinung: "...Damit erweist es sich, geschichtlich betrachtet lediglich als eine Abart und Unterart der deutschrechtlichen neueren Satzung am Fahrnis." (44)

- - - - -
- (40) Hamburg Ges.v.27.4.1885, Oldenburg Ges.v.3.4.1876 und 23.3.1889, Bremen Ges.v.15.12.1887, Mecklenburg-Schwerin Ges.v.28.3.1881
 - (41) Preussen Ges.v. 24.6.1861, Lübeck Ges.v.18.1.1882
 - (42) Hübner S. 448, Boyens S.111, Mittelstein Schiffspfandrecht S.64 f.
 - (43) Pappenheim S.134
 - (44) Hübner a.a.O.

III Die Kodifikation des Schiffspfandrechts in ausländischen Rechten

1. im französischen Recht

Da das Schiff seiner Natur nach eine bewegliche Sache ist, und die Frage, ob man für das Schiff überhaupt ein besitzloses Pfandrecht anerkennen soll, in der französischen Rechtslehre strittig war und ist, liess sich das Schiffspfandrecht nicht so leicht wie im deutschen kodifizieren. Andererseits hatte das französische Zivilrecht eine Hypothek nur an Grundstücken zugelassen (1) und dadurch die Schiffe von der Belastung durch Hypotheken ausgeschlossen. Das französische Handelsrecht kannte damals eine Reihe von Verzugsrechten für Forderungen an Schiffen. Für eine darüber hinausgehende Verpfaendung jedoch fehlte bis zur Kodifikation im Code de Commerce eine gesetzliche Regelung. Deshalb hat sich die französische Legislative schon vor Jahren darum bemüht, die Verpfaendung von Schiffen durch Gesetz zu regeln.

Dazu erschienen zwei Wege gangbar:

1. die Belastung eines Schiffes mit einer Hypothek zu ermöglichen,
2. die Anwendungsmöglichkeit des Faustpfandvertrages auf Schiffe zu erweitern.

Zu ersterem kann nach dem Code Civil Artikel 2118-2119 nur ein Grundstück hypothekarisch belastet werden. Zur Einführung des Hypothekenrechtes für Schiffe müssten also die beiden Bestimmungen c.c. 2118-2119 geändert werden.

Zu zweiterem verleiht das Pfandrecht nach der gültigen Rechtsauffassung dem Gläubiger nur so lange ein Recht, wie sich die Sache in seinem persönlichen Besitz oder im Besitz eines vertraglich bestimmten Dritten befindet.

Da das Schiff von Natur aus eine bewegliche Sache ist, erscheint die Anwendung des Faustpfandrechts wohl in Ausnahmefällen, aber nicht grundsätzlich möglich. Der Schiffer könnte dabei, soweit er nicht teilweise oder ganz Eigentümer des Schiff-

(1) Lewis bei Endemann S. 21

fes ist, als Pfandwaechter angesehen werden. Um trotzdem das Faustpfand auf Schiffe anwenden zu können, wurde von einer Seite vorgeschlagen, das Pfandrecht an einem Schiff als Faustpfand zu betrachten. Dieser Gedanke wurde ebenfalls verworfen:

1. es waere dadurch die bisher bestehende Rechtsauffassung erschüttert worden, nach der von einem Faustpfand ohne Besitz des Pfandes nicht die Rede sein kann.
2. Es bestünde die Möglichkeit, ein Schiff gleichzeitig an mehrere Personen als Faustpfand zu geben, ohne dass auch nur eine dieser Personen im Besitz der Sachen waere.

Das haette dazu geführt, dass das französische Faustpfandrecht seine bisherige Bedeutung verloren haette. Aus allen diesen Gründen sah man sich veranlasst, zu Gunsten der Schiffe eine Ausnahmeregelung zum c.c. 2118-2119 zu treffen (2). Danach weicht man von dem Grundsatz ab, dass nur Liegenschaften Gegenstand einer Hypothek sein können. Das neu geschaffene Schiffspfandrecht wird aufgefasst als eine "hypothèque maritime". Der Vorschlag zum Gesetze über Verpfändung von Schiffen wurde schon am 29. Juli 1872 eingebracht und trat am 10. Dez. 1874 in Kraft. Das Gesetz wurde am 10. 7. 1885 teilweise geaendert und ist heute immer noch gültig. Der Artikel 9 des Gesetzes vom 10. Juli 1885 über Verpfändungen von Seeschiffen wurde durch das Gesetz vom 4. Juli 1914 ergaenzt (3). Auch die Vorschriften der französischen Schiffshypothek entsprechen denen der Grundstückerhypothek, wie im deutschen Hypothekenrecht, nur mit dem Unterschied, dass das französische Schiffshypothekenrecht allein das vertragsmässige Schiffspfandrecht anerkennt.

Im Gegensatz zum deutschen Schiffspfandrecht kommt die Entstehung der Schiffshypothek im französischen Recht schon mit der schriftlichen Einigung der Beteiligten, und zwar ohne dass es der Eintragung in das Schiffsregister bedarf, zustande (4). Die schriftliche Einigung braucht nicht unbedingt wie

- - - - -

- (2) Mittermaier, Französische Handelsgesetzgebung im Jahre 1885, ZHR Band 22 S. 180 f.
- (3) Mittelstein in HansRZ 1918 S. 759, Abraham S. 64
- (4) Art. 2 Ges. von 1885, siehe für diesen Abschnitt Merk 708 f.

es umgekehrt bei der Grundstückshypothek vorgeschrieben ist, offiziell beurkundet zu sein. Eine private Urkunde hierüber genügt für die Entstehung der Schiffshypothek (5). Diese private Urkunde kann nach dem Art. 12 des Gesetzes auch an Order gestellt werden. Um die Schiffshypothek dem Dritten gegenüber geltend machen zu können, bedarf es der Eintragung in das Schiffsregister, welches für diesen Zweck von dem receveur des douanes geführt wird. Der Antrag zur Eintragung muss von dem Eigentümer oder von dem durch ihn besonders hierzu bevollmächtigten Vertreter eingereicht sein (6). Die Eintragung findet im Heimathafen des Schiffes statt. Die Hypothek ist durch den Registerführer von Amts wegen auf dem Schiffszertifikat zu vermerken. Der Eigentümer, der sich die Befugnis vorbehalten will, sein Schiff während der Reise zu verpfänden, muss die Summe, von der er Gebrauch machen will, an dem Orte des Registeramtes eintragen lassen, wo das Schiff registriert ist. Dies ist ebenfalls in den Schiffszertifikaten zu vermerken. Diese Eintragung folgt den schon existierenden Hypotheken in dem Schiffsregister.

Die Hypothek an einem im Bau befindlichen Schiff ist möglich, und zwar mit der Eintragung in das von den Zollbehörden geführte Register, an dessen Ort sich das Bauwerk befindet. Mit der Fertigstellung des Bauwerkes wird die Bauwerkshypothek in das Register für fertige Schiffe von Amts wegen übertragen. Die Verpfändung von Schiffsanteilen unterscheidet sich von dem deutschen Recht, ebenso weicht auch die französische Grundstückshypothek von dieser Regelung ab. " Nach C.c. 2205 können naemlich die Gläubiger eines Miteigentümers erst dann den Anteil desselben an der gemeinschaftlichen Liegenschaft für sich verwerten, nachdem sie die Liegenschaft zur Teilung oder Versteigerung gebracht haben. Würde dieser Satz auf das Schiffspfand angewandt, so müsste jedesmal, wenn ein Schiffsanteil verpfändet ist und nun das Pfandreht geltend gemacht werden soll, das Schiff selbst versteigert werden. Dies würde aber der besonderen Natur des Miteigentums an dem Schiffe, wobei eine Art von Gesellschaft angenommen wird, nicht entsprechen. Nach dem

(5) Art. 2 Abs.2 desselben Gesetzes

(6) Art. 3

Vorgänge vom C.de Com. 220 bestimmt deshalb Satz 18 des neuen Gesetzes, abweichend vom C.c. 2205, dass bei Verpfaendung einer Schiffspart nur diese Part zum Verkauf zu bringen ist, wenn nicht mehr als die Haelfte des Schiffes verpfaendet ist, in welchem Falle das ganze Schiff zur Versteigerung gebracht werden darf. " (7)

Die privilegierten Glaebiger kommen vor den Hypothekenglaebigern am Schiff. Die einzelnen Hypotheken an demselben Schiff richten ihre Rangverhaeltnisse nach dem Zeitpunkt der Eintragungen (8). Aus dem Gesetzbuch ist es nicht zu ersehen, ob dem Eigentümer eine Eigentümerhypothek oder ein Rangvorbehalt oder das System der offenen Pfandstelle zusteht (9). Abweichend vom deutschen Recht erstreckt sich die Schiffshypothek auf die Zinsen für das laufende und die der naechsten zwei Jahre.

Mit dem Untergang der Forderung, also nicht mit der Löschung der Eintragung erlischt die Hypothek. Für die Löschung der Eintragung ist ein gerichtliches Urteil oder ein Antrag der interessierten Parteien und die Zustimmung des Hypothekenglaebigers erforderlich (10).

2. im anglo-amerikanischen Recht

Wie im deutschen Recht können bewegliche Sachen, unbewegliche Sachen oder Rechte auch im englischen Recht Gegenstand des mortgage sein, aber es besteht doch ein Unterschied; waehrend es sich nach dem ersten um ein beschraenktes dingliches Recht an solchen handelt, liegt nach dem zweiten ein Sicherungseigentum vor (11). "Unter dem Einfluss des Equity-Rechts wurde das mortgage zu einem wirklichen Pfandrecht umgestaltet und bekam nach Equity einen ganz anderen Gehalt und ganz andere Bedeutung als nach Common Law." (12) Deswegen können die mortgages als legal oder equitable mortgages bestellt werden; beide Arten gleichen sich insoweit, als das Schiff zur Sicherheit einer bestimmten Forderung

(7) Mittermaier a.a.O. S. 184

(8) Art.27 Abs.1

(9) Siehe hierüber Abraham S.65 u.Merk S.709

(10) Art. 14 u.folgende desselben Gesetzes

(11) Kohlmann S.507, Abraham S.55. Als Schiffe gelten solche, sofern sie nicht durch Ruder betrieben werden, gleichgültig, ob See-oder Binnenschiffahrt in Frage kommt.

(12) Kohlmann a.a.O.

in der Weise übereignet wird, dass der Schuldner berechtigt ist, das mortgage am Schiff einzulösen (13). Das legal mortgage entsteht nach common law. Dagegen kommt das equitable mortgage zustande, wenn ein legal mortgage am Schiff nicht bestellt werden kann und dem Gläubiger ein equitable right ausreicht (14). Beide Arten der mortgages müssen aufgrund einer persönlichen Forderung errichtet werden. Eine bestimmte Geldsumme oder das Versprechen des Schuldners, eine bestimmte Leistung sonstiger Art zu erbringen, können Gegenstände der mit dem mortgage gesicherten Forderung sein. Wegen der Forderung ist der mortgagor dem mortgagee gegenüber mit seinem ganzen Vermögen verhaftet (15). Das mortgage weicht von einem pledge oder pawn, welches auch ein an einem Schiff bestellbares Faustpfand ist, ab, und zwar dadurch, "dass bei der Bestellung eines pledge die Besitzübertragung ein wesentlicher Bestandteil der Rechtsbegründung ist." (16) Hier hat der Gläubiger nur special property (Qualified Ownership), d.h. Veräußerungsbefugnis bei Nichterfüllung der Forderung (17), und den notwendigen Besitz zu übertragen. Dagegen hat der mortgagee bei dem mortgage general ownership. Der Unterschied zwischen lien (gesetzliches besitzloses Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht) und mortgage liegt nur darin, dass der Gläubiger im Falle des liens keine Befugnis hat, den Gegenstand zu verkaufen (18).

a. Wir hatten oben gesagt, dass es zwei Arten von mortgage gäbe. Das legal mortgage entsteht durch einen besonderen formgebundenen Vertrag (Bill of Sale) und die Eintragung in das Register (19). Die Eintragung des legal mortgages kann sich entweder mit Erfüllung des Vertrages oder im Rahmen der allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts vollziehen. Hier wird auch der öffentliche Glaube des Schiffsregisters anerkannt, d.h. der gutgläubige Dritte wird von dem Register geschützt. Der eingetragene Gläubiger ist der Eigentümer der

(13) Heymann S. 317

(14) S. 57 Abraham

(15) Abraham S. 56f.

(16) Abraham a.a.O.

(17) Kohlmann S. 507 und 543, Abraham a.a.O.

(18) Kohlmann a.a.O., Abraham a.a.O.

(19) Gesetz v.1894 sect. 24, Heymann S.327, vgl. Kohlmann S.509 f.

verpfaendeten Sache, ohne dass es darauf ankommt, ob die zu sichernde Forderung faellig oder ihre Sicherheit gefaehrdet ist. Doch bleibt auch der Schuldner gleichzeitig Eigentümer seiner Sache. Die Rechte und Verpflichtungen, welche dem Eigentümer zustehen, treffen den Schuldner. Die Beteiligten können die Verpflichtungen in anderer Weise regeln (20).

b. Aquitable mortgage wird durch einen nichtformgebundenen Vertrag begründet. Es kann auch durch Hinterlegung des mortgage -Vertrages über ein registered mortgage zustandekommen. Es ist hierbei nicht erforderlich, diese Hypothek in das Schiffsregister einzutragen. Nur in dem Fall kann lediglich ein equitable mortgage bestellt werden, wenn der Hypothekengläubiger ein equitable-Eigentum an dem Hypothekengegenstand zusteht (21). Der Eigentümer muss theoretisch hinsichtlich des Flaggenrechts ein Einheimischer sein, weil er bei Nichterfüllung der Schuld Volleigentümer wird. In der Praxis wird allerdings diese Bestimmung nicht immer beachtet. Dagegen muss der Gläubiger nach amerikanischem Recht unbedingt ein Amerikaner sein. Im amerikanischen Recht entsteht die Schiffshypothek durch die Vereinbarung der Parteien, aber gegenüber gutgläubigen Dritten wirkt sie erst mit der Eintragung in das eigens dazu geführte Register. Im Gegensatz zum deutschen Recht dürfen die Schiffe oder deren Anteile mit der Schiffshypothek erst dann belastet werden, wenn sie mehr als zweihundert Kubikmeter Bruttoreaumgehalt haben (22). Eine Abschrift der Schiffshypothek muss den Schiffspapieren beigelegt werden.

c. Bei den legal mortgage erwirbt der Gläubiger die Rangstelle nur nach der Reihenfolge der Eintragung, auch wenn der noch eingetragene mortgagee nicht in gutem Glauben ist. Dagegen richten sich bei dem equitable mortgage die Rangverhältnisse nach dem Zeitpunkt der Entstehung; mit einer neuen Registrierung verliert der früher berechnigte mortgagee sein privilegiertes Rangverhältnis. Mit dem Erlöschen des mortgages rücken, wie im deutschen Recht, die nachfolgenden mort-

(20) Abraham S.59

(21) Abraham S.59f., Kohlmann S. 536f.

(22) Gesetz vom 5.7.1920 (Merchant Marine) Ship mortgage Act, Abraham S.61 f.

gagees auf (keine feste Rangstelle). Im amerikanischen Recht bestimmen sich die Rangverhaeltnisse nach den Landesgesetzen.

Das mortgage erstreckt sich auf Kapital, Zinsen, Nebenleistungen und Kosten. Ausser dem Schiff, den Zubehörstücken und Bestandteilen haften die Versicherungsforderungen (23) auch für das mortgage.

Im Unterschied zum deutschen Recht darf die Pfandsache durch Inbesitznahme benutzt werden; waehrend dieser Zeit stehen dem Glaebiger Frachtforderungen zu, und er hat die Lasten des Schiffes zu tragen. Im Falle der Gefaehrung und Beeinträchtigung des mortgage-Gegenstandes kann sich der mortgagee an das Gericht wenden.

Mit der Faelligkeit der registered-Forderung hat der mortgagee das Recht, das Schiff privat oder gerichtlich zu verkaufen. Den Unterschied zwischen dem Erlös nach dem Tagespreis und dem haftenden Geldbetrag kann der mortgagor herausverlangen. Ist für die Faelligkeit der Forderung eine bestimmte Frist gesetzt, so bedarf der mortgagee nicht der Zustimmung der Nachfolgenden und des Gerichtes, wenn er die Forderung realisieren will. Im Übrigen bedürfen dagegen nachfolgende Glaebiger stets der Zustimmung der Vorhergehenden und der gerichtlichen Erlaubnis. Den ihn im Range vorgehenden first-mortgagee muss er befriedigen.

- - - - -

(23) Siehe Kohlmann S. 521f.

3. im schweizerischen Recht

Die Gedanken bei der Entstehung des schweizerischen Schiffsregistergesetzes sind bei Wyler-Schmid folgendermassen niedergelegt: "Als der schweizerische Bundesrat durch die Ereignisse der Jahre 1940 und 1941 veranlasst war, von dem Recht Gebrauch zu machen, die Schweizer.- Flagge zur See zu führen, konnte er nicht daran denken, ein vollstaendiges schweizerisches Seerecht aufzustellen. Es war gegeben, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die wesentlichen internationalen Übereinkommen annahm, welche über die Seefahrt, namentlich in den Jahren zwischen 1910 und 1930 geschlossen worden waren. Die Aufstellung einer schweizerischen Seerechtsordnung musste so rasch und so einfach als möglich geschehen. (Ihr Verfasser ist Professor Robert Haab in Basel, dessen zit. Abhandlung umso grösseres Gewicht hat)... Der BRB vom 9. April 1941 führt im dritten Abschnitt das Schiffsregister auf... Grundsätzlich finden auf das Eigentum und die dinglichen Rechte an schweizerischen Seeschiffen die Bestimmungen des bereits zitierten BG vom 28.Sept.1923 Anwendung..." (1)

Die Schiffshypothek kann nur an eingetragenen Schiffen, und zwar durch die Einigung der Beteiligten und die Eintragung in das Schiffsregister errichtet werden. Die Einigung muss schriftlich verfasst werden. Das Schiff braucht nicht Eigentum des Schuldners zu sein. (2) Die Forderung, für die die Schiffshypothek bestellt wird, muss ein in Landesmünze anzugebender bestimmter Betrag sein. Der Wert der Forderung ist nicht als deren Betrag anzusehen (3). Ob der Zinssatz und die anderen Nebenleistungen in das Schiffsregister eingetragen werden müssen, wird im Gesetz nicht erwähnt. Dies ist jedoch zu bejahen, denn die Schiffshypothek haftet auch für die genannten Forderungen. Jeder Eigentümer kann an seinem Anteil des Schiffs eine Hypothek errichten, wenn das Schiff im Bruchteilseigentum steht. Anderenfalls vollzieht sie sich nur insgesamt und im Namen aller Eigentümer. Die Belastung eines im Bau befindlichen Schiffs mit der Hypothek ist nicht zulaessig, weil sie nicht eintragungsfähig ist.

- - - - -
- (1) Wyler-Schmid S.17 u.24
 - (2) Art.40, Abs.1
 - (3) Art.38, Abs.2

Die Hypothek entsteht mit der Eintragung in das Schiffsregister, nicht wie im französischen Recht mit der schriftlichen Einigung (4). Das Schiff ist nur mit der Hypothek und dem Niessbrauch belastbar. Die Rangverhältnisse unter diesen Rechten richten sich nach dem Zeitpunkt der Eintragungen. Die Beteiligten dürfen jedoch die Hypothekenstellen an dem Schiff durch ihre Einigung feststellen (5). Im Gegensatz zu dem deutschen Recht rücken die nachfolgenden Hypothekare nicht an die Stelle der gelöschten Hypothek auf. "Den Schiffshypotheken, die vertragsmaessig entstehen, gehen aber die gesetzlichen Pfandrechte vor, welche gemäss den internationalen Übereinkommen von Brüssel vom 10. April 1926 (zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Hypothek und Privilegien an Schiffen) (6) vorgeesehen sind."

Die Schiffshypothek belastet in erster Linie das Schiff mit Einschluss aller Bestandteile und aller Zubehörstücke. Die Rechte Dritter an den Zubehörstücken bleiben vorbehalten. Der Umfang der Haftung erstreckt sich ferner, im Gegensatz zu dem deutschen Recht auf die Mietzinsforderungen, die seit Anhebung der Betreibung auf Verwertung des Schiffes oder seit der Eröffnung des Konkurses über den Schuldner bis zur Verwertung auf-
laufen (7). Eine faellig gewordene Versicherungssumme darf nur mit Zustimmung aller aus dem Register ersichtlichen Hypothekengläubiger an den Eigentümer ausbezahlt werden. Gegen angemessene Sicherstellung ist sie jedoch dem Eigentümer zum Zwecke der Wiederherstellung des Schiffes herauszugeben. Die Versicherungsforderungen haften also im schweizerischen Recht nicht unmittelbar wie im deutschen Recht, sondern mittelbar. Die Hypothek haftet für die Kapitalforderung, für die Kosten der Betreibung und die Verzugszinsen und ausserdem für die zur Zeit der Konkurseröffnung oder des Hypothekenverwertungsbegehrens verfallene Zinsen und den seit dem letzten Zinstage laufenden Zins (8). Wenn der Gläubiger zur Erhaltung des Hypothekengegenstandes notwendige

(4) Siehe oben S. 20, Art. 41 Abs. 1, Haab S. 149, Lehmann Hans Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Bern 1925, Sachenrecht II. Abt. Anm. 2c zu Art. 799 Abs. 3 ZGB

(5) Vgl. unten S. 104 f.

(6) Wyler-Schmid S. 26

(7) Art. 44 Abs. 1, Lehmann Anm. 2 zu Art. 806

(8) Art. 48 in Verb. mit Art. 818 Abs. 1 des ZGB

Auslagen gemacht hat, insbesondere die vom Eigentümer geschuldeten Versicherungspraemien bezahlt, so kann er hierfür ohne Eintragung in das Schiffsregister die gleiche Sicherung beanspruchen, wie für seine Hypothekenforderung (9). Die Haftung erstreckt sich nicht auf die Schadenersatzforderung des Eigentümers.

Bei den Wertverminderungen stehen dem Gläubiger jeweils folgende Rechte zu:

a. unverschuldete Wertverminderung

Wertverminderungen, die ohne Verschulden des Eigentümers eintreten, geben dem Gläubiger nur insoweit ein Recht auf Sicherstellung oder Abzahlung, als der Eigentümer für den Schaden gedeckt wird. Der Gläubiger kann jedoch Vorkehrungen zur Beseitigung oder Abwehr der Wertverminderung treffen.

b. schuldhafte Wertverminderung

Vermindert der Eigentümer den Wert des Schiffs, so kann der Gläubiger durch den Richter jede weitere schädliche Einwirkung untersagen lassen. Der Gläubiger kann vom Richter ermächtigt werden, die zweckdienlichen Massregeln zu treffen und kann solche auch ohne Ermächtigung vornehmen, wenn Gefahr in Verzuge ist. Ist sie eingetreten, so kann der Gläubiger vom Schuldner die Sicherung seiner Ansprüche oder die Wiederherstellung des früheren Zustandes verlangen. Das selbe Recht steht ihm auch bei drohender Gefahr zu. Wird dem Verlangen innerhalb einer vom Richter eingesetzten Frist nicht entsprochen, so kann der Gläubiger eine zu seiner Sicherung ausreichende Abzahlung der Schuld beanspruchen. (10)

Auf mehreren Schiffen kann für eine Forderung eine Hypothek errichtet werden, wenn sie dem selben Eigentümer gehören oder im Eigentum solidarisch verpflichteter Schuldner stehen. In allen anderen Fällen ist bei der Hypothekenbestellung mehrerer Schiffe für die nämliche Forderung ein jedes von ihnen mit einem bestimmten Teilbetrag zu belasten, wobei die Belastung, sofern nichts anderes vereinbart ist, nach dem Verhältnisse der Schiffe erfolgt. (11)

(9) Art. 819 ZGB in Verb. mit Art. 48

(10) Art. 808 und 809 ZGB, siehe unten das türkische Recht S. 111 Anm. 12.

(11) Siehe die Kritik hierüber unten das türkische Recht S. 113f.

Auch die Anleiheobligationen, die auf den Namen der Glaeubiger oder auf den Inhaber lauten, könnten mit einer Schiffshypothek sichergestellt werden:

durch Errichtung einer Schiffshypothek für das ganze Anleihen und Bezeichnung eines Stellvertreters für die Glaeubiger und den Schuldner,
oder durch Errichtung einer Schiffshypothek für das ganze Anleihen zugunsten der Ausgabestelle und Bestellung eines Pfandrechts an dieser Hypothekenforderung für die Obligationsglaeubiger (12).

Die Bestellung einer Höchstbetragsschiffshypothek ist zugelassen, wenn der Betrag der Forderung unbestimmt ist, wird ein bestimmter Betrag für die Forderung in das Schiffsregister eingetragen (13), bis zu dem das Schiff für alle Ansprüche des Glaeubigers haftet.

Der Anspruch auf Errichtung eines gesetzlichen Pfandrechts besteht :

1. für die Forderung des Verkaeufers an dem verkauften Schiff;
2. für die Forderung der Miterben und Gemeinder aus Teilung an den Schiffen, die der Gemeinschaft gehörten;
3. für die Forderungen aus Reparaturen eines Schiffes an dem reparierten Schiff.

Alle diese bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Eintragung in das Schiffsregister. Diese hat zu erfolgen in den Faellen von Ziffer 1 und 2 binnen drei Monaten nach der Übertragung des Eigentums, im Falle von Ziffer 3 binnen drei Monaten nach der Abnahme des reparierten Schiffes durch den Eigentümer (14).

Mit der Veraeusserung des belasteten Schiffes bleibt die Haftung des Schiffes und des Schuldners, wenn es nicht anders vereinbart ist, unveraendert. Wenn aber der neue Eigentümer die Schuldpflicht für die Hypothekenforderung übernommen hat, so wird der frühere Schuldner frei, wenn der Glaeubiger diesem gegenüber nicht binnen Jahresfrist schriftlich erklært, ihn beibehalten zu wollen.

- - - - -

- (12) Vgl. unten S. 102
(13) Art. 38 Abs. 3
(14) Art. 51

Von der Übernahme der Schuld durch den Erwerber hat das Schiffsregisteramt dem Gläubiger unter Hinweis auf die vorstehende Bestimmung Kenntnis zu geben. Die Jahresfrist für die Erklärung des Gläubigers läuft von dieser Mitteilung an (15).

Die Schiffshypothek geht unter mit der Löschung der Eintragung. Ist die Forderung untergegangen, so kann der Eigentümer des Schiffs vom Gläubiger verlangen, dass er die Löschung des Eintrags bewillige. Die Löschung im Register ist deshalb nicht, wie im deutschen Recht, die blosse Berichtigung des Registers (16). Der Eigentümer, der nicht zugleich persönlicher Schuldner ist, kann die Forderung unter den gleichen Voraussetzungen ablösen, unter denen der Schuldner zur Tilgung der Forderung befugt ist. In diesem Fall geht die Schiffshypothek nicht unter, sondern auf den Gläubiger über (17).

(15) Art. 50

(16) Vgl. unten C.120f., siehe Lehmann 1a zu Art. 801 Abs.2 ZGB

(17) Art. 42

Z W E I T E R T E I L

I Die Entstehung des Schiffspfandrechts

1. Allgemeine Voraussetzungen:

a) Da die Schiffshypothek stets ein zweiseitiges Rechtsgeschaeft ist, bzw. einen Schuldvertrag voraussetzt, ist vor allem eine Willenseinigung erforderlich (1). Die Beteiligten können, wie bei anderen Vertraegen, natürliche oder juristische Personen sein. Bestehen die Beteiligten aus mehr als zwei Personen, so bedeutet das nicht, dass mehrere Vertraege zustande kommen, es sei denn, dass es sich hier um mehrere Forderungen und um mehrere Belastungsgegenstaende handele (2). Ausserdem können für eine Forderung mehr als eine unabhaengige Schiffshypothek sowohl an dem selben, als auch an mehreren Belastungsgegenstaenden bestehen. Die Bestellung mehrerer Hypotheken für eine Forderung an dem selben Schiff oder Schiffsbauwerk führt nicht deren Unwirksamkeit herbei, jedoch kann die Folge eine Gesamtschiffshypothek sein (3). Dir juristischen Personen können solche des privaten oder öffentlichen Rechts sein, wie z.B. der Staat. In den meisten Faellen steht der Staat auf der Glaebigerseite und hat dadurch die Möglichkeit, die Entwicklung seiner einheimischen Handelsflotte zu fördern, indem er als Schiffsbeleihungsbank fungiert oder das Kapital einer solchen finanziert.

b) Obgleich das Schiff von Natur aus eine bewegliche Sache ist, ist darüber hinaus die Eintragung zur Entstehung zur Schiffshypothek in das Schiffsregister notwendig. Denn nach deutschem Recht ist die Schiffshypothek lediglich Buch- und Sicherungshypothek, und hinsichtlich dieses Charakters die Erteilung des Hypothekenbriefes für die Schiffshypothek ausgeschlossen (4). Eine Bindung der Beteiligten an die Einigung

(1) BGB §§ 145 ff. siehe Holzendorff S.339

(2) Sörgel Anm.6b zu § 1113 BGB, Staudinger-Kober Anm.21 zu § 1113 BGB, RGZ 126, 279

(3) Sörgel Anm.6 zu § 1113 BGB, Staudinger-Kober Anm.21 zu §1113 BGB

(4) Palandt-Hoche Anm. 1b zu § 1116 BGB

vor der Eintragung tritt nur ein, wenn gerichtliche oder notari-
sche Beurkundung der Erklärungen vorliegt; ferner dann, wenn
sie vor dem Registergericht abgegeben oder bei diesem eingereicht
worden sind, oder wenn dem Erwerber eine den Vorschriften der
SchRO entsprechende Eintragungsbewilligung von dem Eigentümer
ausgehaendigt worden ist (5). Der Antrag, der die Eintragung
der Schiffshypothek in das Schiffsregister bezweckt, muss mit
einer formgebundenen und zur Herbeiführung der Eintragungswir-
kung bestimmten Eintragungsbewilligung nach dem Vorbild der
Grundbuchordnung gestellt werden (6). Die Schiffshypothek ist
auf das fertige Schiff, die im Bau befindlichen Schiffe oder
die Schiffsanteile zu bestellen. Dagegen ist aber die Schiffs-
hypothek selbst nicht mit einer Schiffshypothek, sondern mit
einem Pfandrecht an der Schiffshypothek zu belasten.

A. Das Schiff

Nach dem SchRG ist das Schiff erst dann mit einer Schiffs-
hypothek belastbar, wenn es im Schiffsregister eingetragen ist,
weil das genannte Gesetz zur Bestellung der Hypothek an einem
Schiff die Eintragung in das Register voraussetzt. Also ist es
nicht möglich, an einem im Ausland gekauften Schiff in der Zeit
von dem Ankauf bis zur Eintragung in das deutsche Register eine
Schiffshypothek zu errichten (7). Die Frage, ob an dem Schiff
eine Schiffshypothek bestellt werden kann, wenn es die Eigen-
schaft als eintragungsfähiges Schiff verliert und trotzdem im
Register eingetragen bleibt, ist zu verneinen, z.B. das Schiff
wird dauernd aus der Schifffahrt herausgezogen und festgelegt und
dabei als Wohnschiff oder als Schwimmbrücke verwendet. Ebenso-
wenig ist ein Schiff belastbar, wenn es so untergeht, dass es
nicht mehr gehoben werden kann, oder wenn aus ihm nach der Ber-
gung ein reparaturunfähiges Wrack geworden ist. Wüstendörfer
sieht hier (8) das Schiff nicht mehr als einen dinglich belast-
baren Gegenstand an. In allen diesen Fällen ordnet die SchRO
an, dass das Schiff von Amts wegen aus dem Register gelöscht
wird. Ein vorübergehender Verlust seiner Eigenschaft verhindert
nicht, auf das Schiff eine hypothekarische Belastung zu legen,
z.B. der Verlust der Schwimmfähigkeit durch zeitweiligen Un-
tergang (9). Da das Schiff in dieser Zeit nicht aus dem Re-

(5) SchRG § 3 Abs.2

(6) SchRO §§ 23 Abs.1 u. 38

(7) Vgl.türk.Recht unten S.99

(8) Wüstendörfer HB S.80

Heinerici-Gilgan S.168

gister gelöscht werden muss (10), kann es immer noch der Gegenstand für eine Hypothek sein. Aus dem § 8 Abs. 2 geht nicht hervor, dass das Schiff eintragungsfähig ist, die Registrierung kann auch versehentlich geschehen sein (11). Auch bei zu Unrecht erfolgter Eintragung entsteht die Schiffshypothek (12). Wird für die Schiffshypothek ein besonderes Register geführt, dann ist sie in dieses einzutragen. In diesem Fall kann nicht jedes Schiff hypothekarisch belastet werden (13).

a) Das eingetragene Schiff

Bei eingetragenen Schiffen ist folgendes im Schiffsregister zu registrieren:

aa) Name und Beruf des Gläubigers

Der Gläubiger kann ein deutscher oder ein Ausländer sein. Manche Länder verlangen, dass der Gläubiger dieselbe Staatsangehörigkeit wie das Schiff besitzen soll, z.B. kann nach dem Seerecht der Vereinigten Staaten nur zugunsten eines Amerikaners an dem Schiff eine Schiffshypothek bestellt werden. In der Praxis des englischen Rechts wird dies nicht gefordert, obwohl die herrschende Meinung theoretisch dasselbe verlangt. Der Schuldner muss nicht unbedingt der Eigentümer des Schiffes sein. Ist weder aus dem Schuldvertrag noch aus den Umständen ersichtlich, wer der Schuldner ist, so wird gemäss § 15 Abs. 2 SchRG vermutet, dass der Schiffseigentümer zugleich der Schuldner ist (14).

bb) Geldbetrag

Den Geldbetrag der Hypothekenforderung haben die Beteiligten in das Schiffsregister eintragen zu lassen. Die herrschende Meinung nimmt an, dass die Forderung, für welche die Schiffshypothek bestellt ist, eine Geldforderung sein muss. Forderungen auf Leistung von Diensten oder Sachen können nicht Gegenstand der Schiffshypothek sein; es heisst im Gesetz ausdrücklich "Geldbetrag". Von einer lediglich geldwerten Forderung ist nicht die Rede. Dieser Meinung ist auch Behn: "Die Zulaessigkeit der Bestellung eines Pfandrechts nur für geldwerte Forderungen haette, um alle Zweifel auszuschliessen, im Gesetz

(9) Wüstendörfer S.39

(10) Siehe SchRO § 17

(11) Wüstendörfer HB S.243, Pappenheim Band II S.32, Schaps Einl. Anm.70

(12) Wüstendörfer HB S. 153, Pappenheim Bd. II S.32

(13) Wüstendörfer HB S.179

(14) RGZ 136,82

korrekterweise als Geldbetrag oder Geldforderung bezeichnet werden müssen" (15). Da nur eine Forderung Gegenstand der hypothekarischen Belastung sein darf, kann deshalb ein künftiges Erbrecht durch eine Schiffshypothek nicht gesichert werden (16). Es ist deswegen von grosser Bedeutung, dass der Geldbetrag in das Schiffsregister eingetragen werden muss, damit der Umfang der Haftung der eingetragenen Belastungen den nachkommenden Hypothekaren aufgrund der Registereintragung ersichtlich wird. Zur näheren Bezeichnung des Inhaltes des Schiffes und der Forderung kann auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden (17).

cc) Zinssatz

wenn die Forderung verzinslich ist.

dd) Geldbetrag der anderen Nebenleistungen.

b) Das nicht eingetragene Schiff

Ist das Schiff nicht im Schiffsregister eingetragen, so finden zur Bestellung von Pfandrechten an solchen Schiffen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über Verpfändung von beweglichen Sachen Anwendung (18). Dazu ist die Einigung des Schuldners und des Gläubigers darüber erforderlich, dass das nichteingetragene Schiff für einen bestimmten Geldbetrag haftet. Anstelle der Eintragung ins Register tritt die Übergabe des Schiffes (19). Übergabesurrogate sind nur in seltenen Fällen möglich. Auch hier ist die Sicherung einer bedingten oder zukünftigen Forderung zulaessig (20). Das Gesetz sagt: "Die Übergabe einer im mittelbaren Besitze des Eigentümers befindlichen Sache kann dadurch ersetzt werden, dass der Eigentümer den mittelbaren Besitz auf den Gläubiger überträgt und die Verpfändung dem Besitzer anzeigt" (21). Ist der Gläubiger im Besitze der Sache, so genügt die Einigung zur Entstehung des Pfandrechtes (22). Anstelle der Übergabe des Schiffes genügt die Einräumung des Mitbesitzes, wenn sich die Sache unter dem Mitverschluss des Gläubigers befindet, oder wenn, falls sie

- -- -- -- --
- (15) Behn S.52
 - (16) Heinerici-Gilgan S.344, Pappenheim S.154
 - (17) SchRG §24 Abs.1 S.2
 - (18) BGB§§ 1204-1259
 - (19) BGB§ 1205 Abs. 1 S. 1
 - (20) BGB§ 1204 Abs.2
 - (21) BGB§ 1205 Abs.2
 - (22) BGB§ 1205 Abs. 1 S.2

im Besitz eines Dritten ist, die Herausgabe nur an den Dritten und den Gläubiger gemeinschaftlich erfolgen kann (23). Gehört die Sache nicht dem Verpfaender, so finden auf die Verpfaendung die für den Erwerb des Eigentums geltenden Vorschriften der §§ 932, 934, 935 entsprechende Anwendung (24).

c) Der Schiffsanteil

Der Schiffsanteil wird in vielen Rechtskreisen als Belastungsgegenstand für die Schiffshypothek angesehen. Aber in der Praxis ist dieser Weg der Hypothekenbestellung nicht gebräuchlich. Dagegen lehnen manche Länder die Hypothek an einem Schiffsanteil ganz ab, z.B. wird in den Vereinigten Staaten der Schiffsanteil nicht als Belastungsgegenstand anerkannt. "Die Verpfaendung einer Schiffspart erfolgte nach den niederdeutschen Stadtrechten des ausgehenden Mittelalters in gleicher Art, wie die Verpfaendung des Schiffes, naemlich durch die Eintragung in das Stadtbuch" (25).

Um eine Schiffshypothek an einem Anteil nach heutigem Recht bestellen zu können, bedarf das Schiff der Faehigkeit, sowohl dem ganzen als auch dem Anteil nach mit einer Schiffshypothek belastet werden zu können. Ausserdem muss das Schiff im Eigentum mehrerer Personen stehen, d.h. ein Alleineigentümer kann nicht einen Anteil am Schiff verpfaenden (26). Beim Bestehen von Miteigentum nach Bruchteilen sind, nach Staudinger-Kober, Hypothekenbestellungen möglich entweder:

A- in der Art, dass saemtliche Miteigentümer an dem ganzen Schiff eine gewöhnliche Hypothek bestellen, oder

B- dass die einzelnen Miteigentümer an ihrem Anteil je eine gesonderte Hypothek bestellen.

Die Hypothek an dem ganzen Schiff (A) und diejenige an dem Anteil (B) sind nicht wesensgleich, weil in diesen Faellen der Gegenstand der Belastung ein verschiedener ist, denn das Eigentum an dem ganzen Schiff (A) und der Anteil des Miteigentü-

- - - - -

{23} BGB § 1206

{24} BGB § 1207

{25} Pappenheim S. 194

{26} Staudinger-Kober Anm. 3 zu § 1114 RGZ 117, 267, für das frühere Recht Wüstendörfer HB S. 262, Pappenheim S. 146

mers (B) sind rechtlich verschiedene Gegestaende. Der Anteil stellt insbesondere nicht ein grosses Minus im Verhaeltnis zum Eigentum an dem ganzen Schiff dar"(27). Jedoch können alle Miteigentümer das ganze Schiff zugunsten nur eines Miteigentümers verpfänden, denn sie können alle zusammen über das ganze Schiff verfügen (28).

Diese Möglichkeit ist bei der Hypothek an einer Schiffspart der Partenreederei ausgeschlossen. Die Verpfändung einer Schiffspart erfolgt weder, "wie im früheren Recht von jedem Parteneigentümer ohne Zustimmung der Mitreeder oder Miteigentümer, und zwar durch die Eintragung der nummerierten Part und die Bezeichnung nach der Grösse des Bruchteils,"(29) noch wie bei der Belastung eines bruchteilmaessigen Miteigentumanteils am Schiff (30), sondern dies geschieht nach den Bestimmungen von § 1237 BGB durch Pfandrechtsbestellung an einem Recht. Die amtliche Begründung hierfür ist folgende: "...Für die Partenreederei des Seerechts würden sich freilich aus der Bestellung von Schiffspfandrechten an einzelnen Schiffsparten unter Umstaenden erhebliche Schwierigkeiten ergeben. Die Zahl der Parten ist vielfach beträchtlich, die Parteninhaber stehen aber oft nur in geringerem wirtschaftlichem Zusammenhang. Die Begründung des Pfandrechts an einer Schiffspart kann, wenn sie als normale Schiffsverpfändung behandelt wird, unter Umstaenden die Verpfändung des Schiffs selbst vereiteln. Diese Schwierigkeiten können aber nicht dadurch beseitigt werden, dass man die Verpfändung von Miteigentümeranteilen ausschliesst. Es kann nur durch eine Umgestaltung des Rechtes der Partenreederei Abhilfe geschaffen werden. Es ist deshalb in Aussicht genommen, dass Recht der Partenreederei neu dahin zu regeln, dass Anstelle des Bruchteilseigentums am Schiff ein gesellschaftsrechtlicher Anteil am Reedereivermögen tritt, und damit nicht mehr der Anteil am Schiff, sondern nur der Anteil am Reedereivermögen Gegenstand des Pfandrechts sein kann." (31) Julius v. Gierke ist derselben Meinung: "Eine Hypothek kann auch am Bruchteil eines Mit-

(27) Staudinger-Kober Anm.1 zu § 1114

(28) Gierke J.v. Sachenrecht S. 126f.

(29) BGB § 1272, Pappenheim S. 195, Wüstendörfer HB S.263

(30) SchRG § 8 Abs.3, Wolff S. 46

(31) D.J. 40, 1331

eigentümers am Schiff bestellt werden, dagegen nicht an einer Schiffspart, da diese nur als Anteil am Reedereivermögen in Betracht kommt. Die Schiffspart kann aber verpfändet werden... und untersteht nicht dem öffentlichen Glauben des Schiffsregisters" (32). Nach anderer Ansicht ist diese Begründung unklar. (33)" Auch heute noch enthaelt die Part als Kernbestand den Miteigentumsanteil des Mitreeders am Schiff, ausserdem Miteigentumsrecht und Mitanteilsrecht am übrigen Reedereivermögen, andererseits freilich einen Komplex von gesellschaftsrechtlichen Mitgliedschaftsrechten und Pflichten. Ein sachenrechtlicher Kern ist umschlossen von einer gesellschaftsrechtlichen Schale. Es ist also ein vielseitiger Rechtskomplex. Deshalb eignen sich die Vorschriften über die Schiffshypothek nicht in jeder Beziehung." Dem wird man zustimmen müssen.

Die Verpfändung an einer Schiffspart erfordert die Anwendung der Vorschriften über die Belastung von Rechten bzw. des § 1273 BGB. Demnach wird eine Schiffspart nur den für die Übertragung des Rechtes geltenden Vorschriften mit Pfandrechten belastet. Deswegen bedarf es der Einigung und der nach § 37 SchRO formgebundenen Eintragung in das Schiffsregister.

Im Gegensatz zu den Schiffsparten kann der Bruchteil eines Schiffes oder Schiffsbauwerkes verpfändet werden, wenn er in dem Anteil eines Miteigentümers besteht (34). Dies geschieht nach den für die Hypothek am Schiff oder Schiffsbauwerk geltenden Vorschriften und bedarf der Zustimmung der anderen Miteigentümer nicht.

Gemaess § 1274 Abs.2 kann ein Gesamthandsanteil gleichfalls nicht hypothekarisch belastet werden, weil er nicht übertragbar ist (35).

B- Das im Bau begriffene Schiff

Fast alle Laender, welche die hypothekarische Belastung eines Schiffes zulassen, erkennen die Schiffshypothek an im Bau begriffenen Schiffen an. In den meisten Staaten, nach deren Rechten die Schiffshypothek oder das Schiffspfandrecht wie in

- -- -- -- --
- (32) Gierke J.v. Sachenrecht S.230
 - (33) Wüstendörfer S.104, Abraham S. 146 f.
 - (34) SchRG §8 Abs.3, Palandt-Hoche Anm.3 zu § 8
 - (35) Gierke J.v. Sachenrecht S. 127

Deutschland am Schiffsanteil möglich ist, ist der Anteil des im Bau begriffenen Schiffes auch hypothekarisch zu belasten (36).

Die gesetzliche Anerkennung des Pfandrechts am Schiffsbauwerk in Deutschland geschah zum ersten Male in Bremen, und zwar durch das Landesgesetz vom 15.12.1887. Mit dem Gesetz vom . . . 10.3.1903 folgte Oldenburg dem Bremer Gesetz nach. Viel später, im Jahre 1924, folgte Hamburg mit dem Gesetz über die Schiffsbauhypothek (37). Aber die erste reichsrechtliche Regelung des Pfandrechts an im Bau begriffenen Schiffen erfolgte in Deutschland durch "das Gesetz über Pfandrechte an im Bau begriffenen Schiffen" vom 4.7.1926 (38).

Im heutigen Recht ist die Bestellung des Pfandrechts am Schiffsbauwerk gemäss § 76 Abs. 2 SchRG zugelassen, sobald der Kiel gelegt und das Schiffsbauwerk durch Namen oder Nummer an einer bis zum Stapellauf des Schiffes sichtbar bleibenden Stelle deutlich und dauernd gekennzeichnet ist. Eine Schiffshypothek kann an einem Schiffsbauwerk nicht bestellt werden, wenn es nach Fertigstellung als Seeschiff nicht mehr als 50 Kubikmeter Bruttoreaumgehalt haben wird. Zur Bestellung einer Schiffshypothek an einem Schiffsbauwerk ist die Einigung der Beteiligten und anstelle der Eintragung in das Schiffsregister die Eintragung in das Schiffsregister für im Bau begriffene Schiffe erforderlich (39). In das Register für Schiffsbauwerke sind die Kielleitung, die für die Bauzeit gültige Kennzeichnung, der Name und die Nummer des Schiffsbauwerkes und ferner die für das fertige Schiff vorgesehenen Voraussetzungen einzutragen (40).

Ist das Schiffsbauwerk schon fertiggestellt, und in das für Seeschiffe zu führende Register eingetragen, oder ist gemäss § 15 SchRO eine Bescheinigung über Eintragung des Schiffsbauwerkes im Bauregister zur Übertragung in das Schiffsregister erteilt, so kann keine Hypothek für Schiffsbauwerke mehr aufgenommen werden, denn es handelt sich bereits um eine Schiffshypothek. Da die Hypothek an einem Schiffsbauwerk nach Fertigstellung des Schiffes von Amts wegen sogar mit ihrem bisherigen

(36) Abraham S. 134

(37) Coste S.15 f.

(38) Coste S. 17, Abraham S.135, Pappenheim S.132, Wüstendörfer Schiffsbau, S.105

(39) SchRG §77, Wüstendörfer S.103

(40) SchRG § 76 Abs.2

Rang bestehen bleibt, d.h. mit Vorrang vor den Schiffshypotheken ist sie von vornehmeherein ihrem Inhalt nach eine reine Schiffshypothek (41) und deswegen gelten die Vorschriften über die Übertragung der Schiffshypothek bei dem Schiffsbauwerk sinngemäss (42).

Die Hypothek erstreckt sich auf das Schiffsbauwerk in seinem jeweiligen Bauzustand. Ausserdem erstreckt sie sich auf die in der Bauwerft befindlichen, zum Einbau bestimmten und gekennzeichneten Bauteile mit Ausnahme der nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangten Bauteile (43). Auf Versicherungsforderungen erstreckt sich die Schiffsbauhypothek nur, wenn für das Schiffsbauwerk eine besondere Versicherung abgeschlossen ist (44).

2. Die Begründung des Schiffspfandrechts

Ein vertragliches Schiffspfandrecht erfordert seinem Inhalt nach die Existenz einer einwandfreien schuldrechtlichen Forderung, deren Entstehung in einem rechtsgeschäftlichen Verhaeltnis liegt. Dagegen entsteht das richterliche oder gesetzliche Pfandrecht am Schiff entweder aus gerichtlichem Schuldtitlel oder kraft Gesetzes. Obwohl viele Laender das vertragsmaessige Schiffspfandrecht als eine Art der Schiffshypothek anerkennen, existiert das gerichtliche und gesetzliche Schiffspfandrecht nur in wenigen auslaendischen Privatrechten. Zum Beispiel kennt das französische Recht die hypothèque maritime im Gegensatz zur Grundstückhypothek als vertragliches Pfandrecht (45).

Zur Existenz einer Schiffshypothek muss immer eine Rechtsgrundlage vorhanden sein. Die schuldrechtliche Grundlage des vertraglichen Schiffspfandrechtes ist in den meisten Laendern die Forderung, die der Schiffshypothek zugrunde liegt. Fehlt es an einer Rechtsgrundlage für die Schiffshypothek, so kommt die Hypothekenbestellung nicht zustande.

-- -- -- -- --
(41) SchRG § 81, SchRO § 16 Abs.3

(42) SchRG § 78,

(43) SchRG § 79, Wüstendörfer S. 103

(44) SchRG § 80

(45) Siehe Mittermaier ZHR 22, 175, Art.1 Ges.v.15.7.1885, siehe das frz. Recht III 1. zu I Teil

Die Schiffshypothek wird regelmaessig in dem Ort des Heimathafens des Schiffes eingetragen. Die Registrierung der Bestellung einer Schiffshypothek kann auch dann in das im Heimathafen befindliche Register erfolgen, wenn das Schiff auf der Reise oder ausserhalb des Heimathafens ist.

A- in Bezug auf den Schuldner

Hier ist die Frage zu behandeln, wer zur Bestellung einer Schiffshypothek berechtigt ist. Vor allem muss hierzu ein Eigentümer des Schiffes vorhanden sein. Die Wirksamkeit der Hypothek von einem Dritten, welcher im Augenblick der Eintragung nicht der Eigentümer des belasteten Schiffes ist, tritt erst dann ein :

1. wenn der Eigentümer die Hypothek an seinem Schiff nachtraeglich genehmigt oder in die Hypothekenbestellung vorher einwilligt (46), oder
2. wenn ein gutglaebiger Dritter von dem Nichtglaebiger, der aber im Schiffsregister als Glaebiger eingetragen ist, die Schiffshypothek uebernimmt (47).

Die Genehmigung wirkt auf den Fall der Vornahme des Rechtsgeschaeftes zurueck. Die Verfuegung wird in allen Faellen wirksam, wenn der Verfuegende das Schiff erwirbt, oder wenn er es von dem Berechtigten erbt, und dieser fuer die Nachlassverbindlichkeiten unbeschraenkt haftet.

Der Eigentümer, welcher eine Hypothek an einem Schiff, einem Schiffsbauwerk oder Schiffs- oder Schiffsbauwerkanteil bestellen will, darf nicht in seiner Geschaeftsfaehigkeit beschraenkt sein, wenn er persoenlich die Hypothek bestellen will. Anderenfalls muss ein gesetzlicher Vertreter fuer ihn handeln. Die Befugnis zur Bestellung einer Schiffshypothek kann nicht durch Rechtsgeschaefte dinglich ausgeschlossen oder beschraenkt werden, selbst wenn es im Schiffsregister vorgemerkt ist (48). Die Wirksamkeit einer Verpflichtung, ueber ein solches Recht zu verfuegen, wird durch diese Vorschrift der obligatorischen Rechtsfolge nicht beruehrt. Darueberhinaus bestimmt § 1136 BGB fuer das Grundstuksrecht ausdru cklich, dass eine Verbindung, durch die

- -- -- -- --
- (46) BGB § 185 Abs.1
(47) BGB § 185 Abs.2, RGZ 89. 158
(48) BGB § 137

sich der Eigentümer dem Gläubiger gegenüber verpflichtet, das Grundstück nicht weiter zu belasten, nichtig ist (49). Eine solche Verfügungsbeschränkung für das Schiffsrecht ist aus dem SchRG nicht zu ersehen (50).

Der Eigentümer kann die Hypothek an seinem Schiff selber bestellen oder einen Dritten hierzu bevollmächtigen. Der Korrespondentreeeder einer Partenreederei ist nur zur Bestellung des Schiffes mit einer Hypothek durch seine allgemeine Vertretungsmacht nicht bevollmächtigt, Solange dem Korrespondentreeeder eine besondere Vollmacht hierüber nicht erteilt ist, ist er nicht befugt, im Namen der Reederei Darlehen aufzunehmen (51) oder die üblichen Rechtsgeschäfte der Reederei einzugehen, welche das Bestellen der Schiffshypothek mit sich bringen (52). Die Vertretungsmacht für die Hypothekenbestellung des Korrespondentreeders ist in den Grenzen der Reedereisatzung beschränkt, und zwar für einen bestimmten Höchstbetrag, bis zu dem er das Schiff hypothekarisch belasten darf. (53)

Ebensowenig darf der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Vertretung eine Hypothek an dem Schiff bestellen (54). Auch der Ausrüster ist zur Hypothekenbestellung an dem Schiff nicht befugt. Hierzu muss dem Ausrüster eine besondere Vollmacht erteilt sein. Die Bevollmächtigung des Ausrüsters hierzu ist Ausfluss des Schiffseigentumsrechtes und des Verfügungsrechtes über dessen Substanz. Beide Rechte stehen dem Ausrüster nicht zu (55).

Gehört das Schiff mehreren Personen gemeinschaftlich, so kann jeder Teilhaber an seinem Schiffsanteil eine Schiffshypothek bestellen (56). An dem gemeinschaftlichen Schiff als Ganzes können die Teilhaber nur gemeinschaftlich eine Schiffshypothek bestellen (57). Steht das Schiff im Eigentum einer Gesellschaft, so gelten für die Verpfändung des Schiffes die Vorschriften des § 709 BGB.

- - - - -
- (49) Siehe Westermann S. 471, Heinerici-Gilgan S. 264f.
 - (50) Abraham S. 186
 - (51) HGB § 493 Abs.5
 - (52) HGB § 493 Abs.3 in Verb. mit Abs.5
 - (53) Wüstendörfer S. 168
 - (54) HGB § 528 Abs.1, Wüstendörfer S.203
 - (55) Wüstendörfer S.121, Abraham S. 181
 - (56) BGB § 747 Abs.1, siehe die Verpfändung des Schiffsanteils II.Teil I A c
 - (57) BGB § 747 Abs.2

Wenn das Schiff zu einer Partenreederei gehört, so ist für die Beschlussfassung die absolute Mehrheit der nach der Grösse der Anteile berechneten Mitreederstimmen zur Hypothekierung des Gegenstandes Voraussetzung (58).

B- in Bezug auf den Glaebiger

Wie oben bei der Entstehung der Schiffshypothek erwaeht ist, kann der Glaebiger der Forderung eine natürliche oder juristische Person sein. Die natürlichen Personen dürfen keiner Verfügungsbeschraenkung unterliegen, d.h. sie müssen geschaeftsfaehig sein, sonst haben ihre gesetzlichen Vertreter gegebenenfalls für sie das Hypothekengeschaeft vorzunehmen. Der Glaebiger muss mit denjenigen Personen handeln, die entweder Eigentümer des Schiffes oder zur Bestellung der Hypothek am Schiff sonst befugt sind. Zum Beispiel darf der Korrespondentreeder an dem Schiff der Reederei keine Hypothek bestellen. Wenn er dagegen im Schiffsregister als Alleineigentümer eingetragen ist, so kann ein gutglaebiger Hypothekar mit ihm gemaess § 16 SchRG das Hypothekengeschaeft vornehmen (59). Die aus dem Schiffsregister ersichtlichen oder dem Hypothekar bekannt gewordenen Vormerkungen hinsichtlich der Verfügungsbeschraenkung sind dem Glaebiger gegenüber gemaess § 16 SchRG immer wirksam.

C- Rangverhaeltnisse

An einem eingetragenen Schiff, Schiffsbauwerk oder einem Schiffsanteil kann nicht nur ein Pfandrecht, sondern können, wie an einem Grundstück, mehrere beschraenkt - dingliche Rechte bestellt werden. Das Rangverhaeltnis unter diesen Rechten spielt im Falle der Zwangsversteigerung eine wesentliche Rolle. Die Reihenfolge der Befriedigung aus dem Versteigerungserlös richtet sich nach dem Rangverhaeltnis der Glaebiger. Werden die Glaebiger im Wege der Zwangsversteigerung nicht nach dem Rangverhaeltnis befriedigt, so können sie gegen diese Befriedigung nach §§ 115 ZVG, 876 ZPO Klage und Widerspruch erheben, solange keine abweichende Bestimmung im Schiffsregister vermerkt ist.

- - - - -
(58) HGB § 489 ff, insbesondere § 491
(59) RGZ 74, 408, Wüstendörfer S.165 - HB S. 501

Um die Frage zu klaeren, ist es zweckmaessig, die Rangverhaeltnisse aller beschraenkt-dinglichen Rechte untereinander darzustellen.

a. Die (nichteingetragenen) Schiffsglaeubigerrechte haben allen eingetragenen Rechtsinhabern gegenüber eine Vorrangstellung (60).

b. Im Schiffsregister Abt.III können lediglich drei registrierte beschraenkt-dingliche Rechte eingetragen sein.

1. Schiffshypothek, 2. Niessbrauch, 3. Pfandrechte an einer Schiffspart (61). In dem sehr seltenen Fall, dass an einem Schiff ein Niessbrauch bestellt wird (62), bestimmt sich das Rangverhaeltnis zwischen Schiffshypothek und Niessbrauch nicht nach der Reihenfolge, sondern nach dem Zeitpunkt der Eintragung (63).

An einem Schiffsbauwerk kann nur eine Schiffshypothek bestellt werden, d.h. kein Niessbrauch (64).

c. Ist ein Schiff oder Schiffsbauwerk mit mehreren Schiffshypotheken belastet, so bestimmt sich das Rangverhaeltnis untereinander nach der Reihenfolge der Eintragungen in das Schiffsregister (65), auch wenn die Forderung oder die Einigung nach der Eintragung entsteht (66).

Die Reihenfolge der Eintragungen bestimmt sich nach dem Zeitpunkt des Einganges der Antraege bei dem Register. Bei gleichzeitigem Eingang der Antraege haben die Schiffshypotheken den gleichen Rang. Dies ist im Schiffsregister zu vermerken. Durch Vereinbarung kann eine von der gesetzlichen Regelung abweichende Rangstellung bestimmt werden (67), dazu bedarf es der Einigung der Glaeubiger mit dem Eigentümer und der Eintragung in das Schiffsregister (68).

(60) HGB § 776

(61) SchRO § 35

(62) SchRG § 9, Heinerici-Gilgan S.335, Wüstendörfer S.107

(63) SchRG § 82 Abs.2, Waehrend der Fall beim Grundstück gemass § 879 Abs.1 BGB umgekehrt ist, bestimmt sich das Rangverhaeltnis an dem Schiff zwischen Schiffshypothek und Niessbrauch nicht nach der Reihenfolge der Eintragungen, obgleich diese zwei Rechte in derselben Abteil. eingetragen sind.

(64) SchRO § 59

(65) SchRG § 25 Abs.1 S.1 und §10 Abs.3

(66) Weil § 25 Abs.1 S.2 sehr deutlich besagt, die Eintragung sei für das Rangverhaeltnis auch dann massgebend, wenn die

Das Rangverhaeltnis kann auch nachtraeglich geaendert werden (Rangtausch) (69), (Vorrangsraeumung (70); z.B. Ausbesserungshypothek vor den Althypotheken). Der nachtraeglichen Aenderung des Rangverhaeltnisses steht es gleich, wenn der Rang einer bereits eingetragenen Schiffshypothek zugleich mit der Eintragung einer neuen Schiffshypothek zu deren Gunsten geaendert wird (71).

Es ist dazu erforderlich (72):

1. die Einigung des zurück- und vortretenden Berechtigten. Gehört das zurück-und vortretende Recht derselben Person, so ist zur Rangaenderung die einseitige Erklaerung der Berechtigten dem Registergericht oder dem Eigentümer gegenüber abzugeben (73); §3 Abs.2 und 3 gilt hier für die Einigung sinngemaess.
2. die Zustimmung des Eigentümers. Sie ist dem Registergericht oder einem der Beteiligten zu erklaren, sie ist unwiderruflich. Im Falle der Teilung einer Schiffshypothek ist zur Rangveraenderung der Teilschiffshypotheken untereinander die Zustimmung des Eigentümers nicht erforderlich.
3. Eintragung in das Schiffsregister für beide Rechte (74).
4. die Zustimmung des Dritten, wenn die Schiffshypothek mit dessen Recht belastet ist.

Der eingeraeumte Vorrang geht nicht verloren, wenn die zurücktretende Schiffshypothek durch Rechtsgeschaeft (nicht kraft Gesetzes) aufgehoben wird. Die Schiffshypotheken, die den Rang zwischen der zurück-und vortretenden Schiffshypothek haben, werden durch die Rangaenderung nicht berührt (75).

nach §8 Abs.2 SchRG zur Bestellung der Schiffshypothek erforderliche Einigung erst nach der Eintragung zustande gekommen sei.

(67) SchRO § 49 Abs.1

(68) SchRG § 25 Abs.2

(69) Wüstendörfer S.90, Gierke J.v.Sachenrecht S.51

(70) Staudinger - Kober Anm. 20 zu § 880 BGB

(71) SchRG § 26 Abs.1

(72) SchRG § 26 Abs.2,3,6

(73) Staudinger-Kober Anm. 16 zu § 880

(74) Staudinger-Kober a.a.O.

(75) SchRG § 26 Abs.4,5

Um nach der Eintragung der Hypotheken einen beliebigen Kredit aufnehmen zu können, kann sich der Eigentümer bei der Belastung des Schiffes mit einer Schiffshypothek die Befugnis vorbehalten lassen, eine andere dem Umfang nach (d.h. Höchstbetrag des Kredits und Zinsen und Nebenleistungen) bestimmte Schiffshypothek mit dem Rang vor jener zunaechst eingetragenen Schiffshypothek eintragen zu lassen (76). Der Vorbehalt muss bei der Schiffshypothek eingetragen werden, welche zurücktreten soll (77). Der Vermerk über den Vorbehalt ist auch nach Eintragung ins Schiffsregister möglich, sofern eine Eintragung des zurücktretenden Rechtes und des Rechtes, mit dem der Vorbehalt ausgeübt werden soll, bereits vorliegt (78). Die Rangvormerkung ist Ausfluss des Eigentumsrechtes und stellt eine Beschraenkung des Glaebigerrechtes dar (79). Die vorbehaltene Befugnis geht mit der Veräußerung des Schiffes auf den Erwerber über (80).

Ist das Schiff vor der Eintragung der Schiffshypothek, welcher der Vorrang beigelegt ist, mit einer Schiffshypothek ohne einen entsprechenden Vorbehalt belastet, so hat der Vorrang keine Wirkung, soweit die mit dem Vorbehalt eingetragene Schiffshypothek infolge der Zwischenbelastung eine über den Vorbehalt hinaus gehende Beeinträchtigung erleiden würde (81).

d. Kein Rangverhaeltnis besteht zwischen Schiffshypothek und Niessbrauch einerseits und Partenpfandrecht andererseits, denn beide Rechte sind dem Wert und der Art nach verschieden. Die Schiffshypothek ist ein Pfandrecht am Schiff, waehrend das Partpfandrecht ein Pfandrecht am Recht ist(82).

Aus dem selben Grunde besteht ebensowenig ein Rangverhaeltnis zwischen Bruchteilshypothek und Schiffshypothek, sowie zwischen Bruchteilshypothek und Partenpfandrecht (83).

e. Das Rangverhaeltnis mehrerer Partpfandrechte bestimmt sich untereinander nach der Reihenfolge der Eintragungen (84).

- - - - -

- (76) Heinerici-Gilgan S.261
- (77) SchRG § 27 Abs. 1 u. 2
- (78) Abraham S. 255
- (79) Gierke J.v. Sachenrecht S.52
- (80) SchRG § 27 Abs.3
- (81) SchRG § 27 Abs.4
- (82) Vgl. Wolff S.77, D.J.40,1331, Wüstendörfer S.104
- (83) Heinerici-Gilgan S.347, Pappenheim S.196
- (84) SchRO § 49

II. Umfang und Haftung des Schiffspfandrechts

1. Umfang

In erster Linie erstreckt sich die Schiffshypothek zu Gunsten der Befriedigung der Hypothekengläubiger auf das Schiff, denn sie ist Sicherung auf eine Forderung in der Weise, dass der Gläubiger seine Befriedigung aus dem Schiffe zu suchen berechtigt ist (1). Im Falle des Notverkaufes des Schiffes unter den Voraussetzungen des § 764 Abs.1 S.2 HGB tritt an die Stelle des Schiffes der Verkaufserlös, solange der Käufer nicht gezahlt oder der Kapitän das Geld hat (2), ebenso bei dem Versteigerungserlös (3). Darüberhinaus erstreckt sich die Schiffshypothek auf weiteres:

A- Das Zubehör

Auch das Zubehör des Schiffes bildet eine Garantie für die Forderung der Schiffshypothek, solange es im Eigentum des Schiffseigentümers steht (4). Die Zubehörstücke sind diejenigen beweglichen Sachen, welche, ohne Bestandteile des Hauptgegenstandes zu sein, dem wirtschaftlichen Zweck des Schiffes zu dienen bestimmt sind und zu dem Schiff in einem dieser Bestimmung entsprechenden Verhältnisse stehen. Eine Ausnahme bilden die Stücke, die der Verkehr nicht als Zubehör betrachtet (5). Im Zweifel werden die Sachen als Zubehörstücke des Schiffes betrachtet, die in das Schiffsinventar eingetragen sind (6). Unter wirtschaftlichem Zweck ist der gesamte Schiffsbetrieb zu verstehen, (d.h. diese Sache gehört zu den in Seefahrt üblichen oder zu Spezialausrüstungsgegenständen) Pumpen, Taue, Boote, Schwimmwesten, nautische Instrumente usw.usw. (7). Deswegen sind die Rechte am Schiff oder die Ladung oder die zur Ladung bestimmten Sachen nicht als Zubehör zu betrachten,

- - - - -

- (1) SchRG § 8 Abs.1 S.1
- (2) Siehe unten das Erlöschen der Schiffshypothek 9
- (3) ZVG § 169 Abs.2
- (4) Vgl. BGB § 1120, Palandt Anm. 1 zu § 1120
- (5) Palandt Anm. 6 zu § 97 BGB
- (6) Pappenheim S.47, Schaps Anm.7 zu § 478 HGB, Wüstendörfer S.39
- (7) Wüstendörfer a.a.O., Abraham das Seerecht S.27

Die vorübergehende Benutzung einer Sache für den wirtschaftlichen Zweck einer anderen begründet nicht die Zubehör-eigenschaft. Aus dem Gesetz geht nicht hervor, von wem die Bestimmung der Sache zum bleibenden Gebrauch des Schiffes vorgenommen sein muss. Eine Widmung auch der Nebensache zum bleibenden Gebrauch des Schiffes kann daher von jedem vorgenommen werden, der die tatsächliche Verfügungsbefugnis über die Haupt- und Nebensache innehat. (8) Sowohl die Erweiterung oder die Beschränkung der Zubehörhaftung als auch die Verpfändung der einzelnen Zubehörstücke ist ausgeschlossen, nachdem sie einmal für die Schiffshypothek mithaften (9).

Werden die Zubehörstücke vor Beschlagnahme zu Gunsten des Gläubigers veraussert und von dem Schiff entfernt, oder ist ihre Zubehöreigenschaft vor Beschlagnahme in den Grenzen einer ordnungsmässigen Wirtschaft aufgehoben, so geht ihre Haftung für die Hypothekenforderung verloren (10).

B- Der Bestandteil

Die wesentlichen und normalen Bestandteile des mit einer Hypothek belasteten Schiffes ergreift die Forderung der Schiffshypothek ebenso wie bei den Zubehörstücken. Die wesentlichen Bestandteile sind diejenigen Sachen, welche nicht ohne Zerstörung oder ohne Veränderung in ihrem Wesen voneinander getrennt werden können und zur Herstellung des Schiffes eingeführt sind (11). Die Schiffshypothek erstreckt sich auf die Bestandteile des Schiffes mit Ausnahme der Bestandteile, die nicht ins Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind (12).

Die normalen Bestandteile können nicht mehr einzeln verpfändet werden, nachdem sie für die Forderung der Schiffshypothek haften (13). Der Bestandteil wird von der Haftung frei,

(8) Pappenheim S.42, Palandt Anm. 5c zu § 97 BGB

(9) ZPO § 865 Abs.1 S.1, RGZ 63, 373

(10) SchRG § 31 Abs.2, BGB § 1121 Abs.2, Vgl. Anm.1 u.2 zu diesem Abschnitt

(11) BGB §§ 93,94 Abs.2, Heinerici-Gilgan S.177, siehe Palandt Anm.3 zu § 93, Anm.4 b zu §94

(12) SchRG §31 Abs.3, BGB § 1120, Staudinger-Kober Anm.7 zu §1120, RGZ 34,377

(13) Vgl. Zubehörstücke Anm.2, Palandt Anm.1 zu § 31 SchRG

wenn er vor Beschlagnahme zu Gunsten des Gläubigers veraeusert und von dem Schiff entfernt wird (14). Die blosse Veraeusserung ohne Entfernung befreit den Bestandteil nicht von der Haftung (15). War der Erwerber bei der Veraeusserung nach der Beschlagnahme in Ansehung der Beschlagnahme in gutem Glauben, so erlischt die Haftung des Bestandteiles. Es ist gleichgültig, ob die Entfernung nach oder vor Beschlagnahme erfolgt (16). Der Erwerber ist nicht in gutem Glauben, wenn ihm die Beschlagnahme bekannt war oder infolge seiner groben Fahrlaessigkeit unbekannt war (17). Im Falle der Entfernung nach Beschlagnahme wird der veraeusserte Bestandteil ebenso von der Haftung frei, sei es, dass die Veraeusserung vor oder nach Beschlagnahme erfolgt, wenn der Erwerber in Ansehung der Beschlagnahme in gutem Glauben ist.

Ist der Bestandteil in den Grenzen einer ordnungsmaessigen Wirtschaft von dem Schiff getrennt und entfernt, aber nicht zu einem vorübergehenden Zweck, so haftet er nicht mehr für die Schiffshypothek (18).

C- Die Versicherungsforderungen

a. Die Schiffshypothek erstreckt sich auf die Versicherungsforderungen, wenn der Eigentümer oder ein anderer für seine Rechnung eine Schiffsversicherung abgeschlossen hat - Eigentümerinteresse - (19). Entscheidend kommt es darauf an, dass der Eigentümer Versicherter ist. Ferner muss es sich in dem Versicherungsvertrag um das Schiff handeln, weil die Schiffshypothek eine das Eigentumsrecht dinglich beschraenkende Belastung ist. Obwohl im § 32 Abs.1 SchRG nicht gesagt ist, dass die der Hypothek unterliegenden Zubehörstücke und Bestandteile mit dem Schiff versichert sind, ergibt sich aus § 1127 Abs.1 BGB, indem das Gesetz von den versicherten Gegenstaenden spricht, dass auch diese mitversichert sind. Dagegen sind die anderen versicherten Gegenstaende frei, z.B. die Versicherungen der Schiffs-miete oder Fracht, denn die Schiffshypothek erstreckt sich nicht auf die Fracht- oder Mietzinsforderungen.

-
- (14) SchRG § 31 Abs.2
 - (15) Palandt Anm.2 zu § 1121 BGB
 - (16) BGB § 1121 Abs.2 Satz 1, SchRG § 31 Abs.2 u.3
 - (17) ZVG § 23 Abs.2 u. BGB § 932 Abs.2
 - (18) SchRG §31 Abs.2u.3
 - (19) SchRG §32 Abs.1

Die für eine verpfändete Forderung geltenden Vorschriften des BGB §§ 1270-1290 finden auf die Versicherungsforderungen sinngemäss Anwendung (20). Der Versicherer kann sich nicht darauf berufen, dass ihm eine aus dem Schiffsregister ersichtliche Hypothek nicht bekannt gewesen sei. Aus diesem Grunde hat die Versicherungsforderung nur für die in der Zeit des Versicherungsfalles im Schiffsregister eingetragene Schiffshypothek zu haften. Jedoch muss die Schiffshypothek ordnungsgemäss begründet sein, eine Scheinhypothek genügt nicht. Für die nach Eintritt des Schadens entstandenen Schiffshypotheken haftet die Versicherungsforderung also nicht. Eine Anzeige der Hypothekenbestellung an den Versicherer im Sinne § 1280 des BGB ist zur Hypothekenerstreckung grundsätzlich nicht vorgeschrieben, aber doch hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Gläubiger und Versicherer zweckmässig und für die Schiffsbeleihungsbanken in § 11 Abs.2 Schiff. B.G. angeordnet (21).

b. Der Versicherer kann die Entschädigungssumme nur an den Hypothekengläubiger und an den Versicherungsnehmer gemeinschaftlich zahlen, wenn die Hypothekenforderung in der Zeit des Schadeneintritts noch nicht fällig ist. Auch jeder der Berechtigten kann von dem Versicherer verlangen, dass die Versicherungsforderung für beide hinterlegt werden soll (22). Ist die Hypothekenforderung zur Zeit des Versicherungsfalles fällig, so ist der Hypothekengläubiger zur Einziehung der Versicherungsforderung berechtigt und kann der Versicherer allein an den Gläubiger zahlen (23). Erfolgt die Zahlung nicht ordnungsgemäss, so wird der Versicherer dem Hypothekengläubiger gegenüber nicht befreit. Ausnahmsweise kann der Versicherer jedoch die Entschädigungssumme mit befreiender Wirkung gegen den Hypothekengläubiger an den Versicherungsnehmer zahlen.

1. wenn er oder der Versicherungsnehmer den Eintritt und den Umfang des Schadens dem Hypothekengläubiger angezeigt hat und seit dem Empfang der Anzeige eine Frist von zwei Wochen verstrichen ist (24). Der Versicherer

(20) SchRG § 32 Abs.2 Satz 1, siehe Prölss S.25, Gierke J.v. Versicherungsrecht Bd.II S.282

(21) Vgl. Wüstendörfer 88, Prölss a.a.O.

(22) BGB § 1181

(23) BGB § 1282, Staudinger-Kober II zu § 1282

(24) SchRG § 32 Abs.2 Satz 2, siehe Prölss a.a.O.

oder Versicherungsnehmer kann auf Schadensanzeige verzichten, wenn sie untunlich ist: in diesem Fall wird die Frist von dem Zeitpunkt an berechnet, in dem die Entschädigungssumme fällig ist. Der Gläubiger kann bis zum Ablauf dieser Frist dem Versicherten gegenüber der Zahlung widersprechen. Sie hat keine Wirkung gegenüber dem Gläubiger falls er der Zahlung an den Versicherungsnehmer widerspricht (25).

2. Ausserdem darf der Versicherer die Versicherungsforderungen an den Versicherten zahlen, soweit die Zahlung zum Zweck der Wiederherstellung des Schiffes erfolgt und die Wiederherstellung gesichert ist (26). Die Zahlung ist dem Hypothekengläubiger gegenüber unwirksam, wenn die Wiederherstellung nicht gesichert ist. Als Sicherung gilt ein Vertrag zwischen Versicherer und Ausbesserungswerft über Wiederherstellung.
3. Ebenso ist die Zahlung an den Versicherten gültig, wenn die Zahlungen des Versicherers zum Zwecke der Befriedigung von Schiffsgläubigern geschehen, deren Ansprüche der Schiffshypothek im Range vorgehen, soweit die Befriedigung dieser Schiffsgläubiger gesichert ist. (27) Die Schiffsgläubiger werden durch diese Zahlungen an einem Zugriff auf das Schiff gehindert und die Beeinträchtigung durch vorgehende Schiffsgläubigerrechte beseitigt (28).

c. Die Haftung der Versicherungsforderungen gegenüber dem Versicherer erlischt:

1. wenn das Schiff wiederhergestellt ist,
2. wenn für die Zubehörstücke Ersatz beschafft worden ist,
3. soweit die Verpflichtungen des Eigentümers erfüllt sind, die von der Versicherung umfasst waren und für die ein der Schiffshypothek im Rang vorgehendes Schiffsgläubigerrecht bestand (29).

(25) SchRG § 32 Abs.2 Satz 3 u.4, siehe Prölss a.a.O.
(26) SchRG § 33 Abs.1 Satz 1, BGB § 1130, Palandt Anm. 2b zu § 32 SchRG, Staudinger-Kober Anm. 5 zu § 1130 BGB
(27) SchRG § 33 Abs.1 Satz 2, Wüstendörfer HB S.426ff.
(28) Wüstendörfer S. 89, Prölss S. 32
(29) SchRG § 33 Abs.2, siehe Prölss a.a.O. Vgl. Wüstendörfer HB S. 440

Ist der Versicherer wegen des Verhaltens des Versicherungsnehmers oder des Versicherten von der Verpflichtung zur Leistung frei, so bleibt gleichwohl seine Verpflichtung gegenüber dem Gläubiger bestehen (30). "Der Hypothekengläubiger" wie Julius von Gierke gesagt hat "wird aus einem mittelbar Versicherten im Rahmen des bisherigen Vertrages zu einem unmittelbar Versicherten (Gedeckten). Begrenzt ist seine Berechtigung durch die Höhe seiner Forderung und die Versicherungssumme. Er kann aber ausserdem insoweit nichts verlangen, als er noch gedeckt ist oder vorher überhaupt nicht gedeckt war (31)". Als Beispiel hierfür ist anzuführen, dass der Versicherer nach dem Eintritt des Versicherungsfalles vom Vertrag zurücktritt. Nach Prölss: "...der Versicherer bleibt also dem Gläubiger verpflichtet, wenn der Versicherungsfall vom Versicherungsnehmer oder Versicherten einer Person, für welche der Versicherungsnehmer haftet, vorsätzlich oder fahrlässig (32) herbeigeführt worden ist. Ebenso, wenn die Andienungsfrist des § 42 Abs.2 ADS oder die Klagefrist des § 12 Abs.3 VVG ungenutzt verstrichen ist, wenn im Bereich der Binnenversicherung Obliegenheiten schuldhaft verletzt sind (33). Doch befreit das Verjährenlassen der Forderung gegen den Versicherer diesen auch gegenüber dem Hypothekengläubiger. Auch wo der Versicherer dem Versicherungsnehmer wegen seines Verhaltens nicht haftet, obwohl Leistungsfreiheit und Rücktritt im technischen Sinne nicht gegeben sind, bleibt er dem Hypothekengläubiger gegenüber verpflichtet, z.B. bei arglistiger Täuschung während der Schadensregulierung (34)."

Dagegen bleibt die Verpflichtung des Versicherers gegenüber dem Hypothekengläubiger unter den folgenden Umständen bestehen:

1. wenn eine Prämie nicht rechtzeitig gezahlt ist (35), weil der Hypothekengläubiger sich um die Bezahlung der Prämie hätte kümmern können, falls der Versicherer ihn darauf aufmerksam gemacht hat (36).

- - - - -

(30) SchRG § 36 Abs. 1, Vgl. Gierke J.v. Versicherungsrecht S. 284, Prölss S. 34

(31) Gierke J.v. a.a.O.

(32) ADS § 33, VVG § 130

(33) VVG § 6

(34) Prölss Hans RGZ S.33, 34

(35) SchRG § 36 Abs.2 Nr.1

(36) SchRG §§ 38 Abs.1 u.34 Abs.1

2. weil das Schiff in nicht seetüchtigem, bzw. fahrtüchtigem Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise angetreten hat. (37) Aber eine Schiffsbeleihungsbank darf ein Schiff beleihen, wenn der Versicherer sich durch die Vertragsklausel oder die Vereinbarung zwischen dem Versicherer und der Bank verpflichtet hat, der Bank gegenüber keinen Einwand aus der Seetüchtigkeit des Schiffes zu erheben (38).
3. wenn das Schiff von dem angegebenen Reiseweg abgewichen ist (39). Hier ist die Gefahr für den Versicherer erhöht, oder der Umfang der Gefahr ist durch den Versicherungsvertrag nicht gesichert worden, denn der Schadensfall ist ausserhalb des versicherten Fahrgebietes entstanden (40).

d. Der Gläubiger kann sich gegen Beeinträchtigungen der Haftung wegen der sich aus dem Versicherungsrecht oder Versicherungsvertrag zwischen dem Versicherer und dem Versicherten ergebenden Voraussetzungen schützen:

1. im Laufe der Versicherung muss der Hypothekengläubiger dem Versicherer die fälligen Praemien oder sonstige dem Versicherer aufgrund des Versicherungsvertrages gebührenden Zahlungen leisten, auch wenn der Versicherer nach den Vorschriften des § 267 Abs.2 BGB die Zahlung zurückweisen könnte (41). Der Gläubiger schützt sich dadurch vor den Folgen des § 36 Abs. 2 Nr.1 SchRO.
2. der Versicherer hat es dem Hypothekengläubiger unverzüglich mitzuteilen wenn die Praemie nicht rechtzeitig bezahlt ist, und aus diesem Grunde dem Versicherungsnehmer eine Zahlungsfrist bestimmt ist(42), falls der Hypothekengläubiger seine Hypothek bei dem Versicherer angemeldet hat. Ist das Schiff bei mehreren Versicherern gemeinschaftlich versichert, so genügt die Anmel-

-- -- -- -- --

(37) SchRG § 36 Abs. 2 Nr. 2, Prölss a.a.O., Wüstendörfer S.89
(38) Schiffb.G. § 11 Abs.1, DVO z. SchRG Art.10 Nr. 2
(39) SchRG § 36 Abs.2 Nr.3
(40) ADS §§ 23 Abs.2 Satz 2 u. 24
(41) SchRG § 38 Abs.1, VVG § 35a in der Fass.v.7.11.1939
(42) SchRG § 34 Abs.1

dung der Schiffshypothek bei dem Versicherer, den der Eigentümer dem Gläubiger als den führenden Versicherer bezeichnet hat. Dieser ist verpflichtet, die Anmeldung den anderen mitzuteilen (43).

3. Eine Kündigung, ein Rücktritt oder eine sonstige Tatsache, welche die vorzeitige Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, wird gegenüber dem angemeldeten Hypothekengläubiger erst mit dem Ablauf von zwei Wochen wirksam, nachdem der Versicherte dem Gläubiger die Beendigung, wenn die Beendigung noch nicht eingetreten war, den Zeitpunkt derselben mitgeteilt hat. Es steht der Mitteilung gleich, wenn der Gläubiger die Beendigung auf andere Weise erfahren hat. Hat der Versicherer ihm aus Fahrlässigkeit nicht die Mitteilung gemacht, so haftet er ihm von dieser Zeit an unbeschränkt. Der Versicherer braucht dem Gläubiger in folgenden Ausnahmefällen nicht Mitteilung zu machen:

wenn das Versicherungsverhältnis wegen nicht rechtzeitiger Prämienzahlung gekündigt, oder

wenn der Versicherer in Konkurs geraten ist (44).

4. Trifft der Versicherer mit dem Versicherungsnehmer eine Vereinbarung, durch welche die Versicherungssumme oder der Umfang der Gefahr, für die der Versicherer haftet, gemindert wird, so wird dies gegenüber dem angemeldeten Gläubiger erst zwei Wochen nach Mitteilung wirksam (45).

5. Der Versicherer kann dem angemeldeten Gläubiger die Unwirksamkeit des Versicherungsvertrages dann nicht entgegenhalten, wenn der Versicherungsnehmer ihn in der Absicht geschlossen hat, sich aus einer Über- oder Doppelversicherung einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen. Das Versicherungsverhältnis endet jedoch dem Gläubiger gegenüber zwei Wochen nach

(43) SchRG § 35 Abs.1, VVG § 104
(44) SchRG § 34 Abs.2
(45) SchRG § 34 Abs.3

Mitteilung oder Kenntnissnahme (46).

e. Übergang der Schiffshypothek auf den Versicherer: soweit der Versicherer aufgrund der §§ 34 Abs.2,4 u. 36 SchRG den Gläubiger befriedigt, geht die Schiffshypothek auf ihn über (47). Die Schiffshypothek ist keine Buchhypothek, sondern stets eine Sicherungshypothek und bleibt nicht ohne Forderung bestehen. Deshalb ist hier zweckmaessig, den Eigentümer und den persönlichen Schuldner, für welchen das Schiff verpfändet war, getrennt darzustellen.

1. Ist der Eigentümer gleichzeitig der persönliche Schuldner der Hypothekenforderung, so erlischt die persönliche Schuld mit der Zahlung an den Hypothekengläubiger. Anstelle der persönlichen Schuld tritt der Erstattungsanspruch des Versicherers gegen den Eigentümer - eine dem § 59 SchRG entsprechende Forderungsauswechselung - und die Schiffshypothek sichert dann diesen Anspruch.
2. Ist der Eigentümer nicht der persönliche Schuldner, so gehen die Forderung und die Hypothek auf den Versicherer kraft Gesetzes über, weil er den Gläubiger befriedigt, und hierauf die Vorschriften des § 54 SchRG entsprechende Anwendung finden. Soweit gemäss § 44 SchRG, der Eigentümer den Hypothekengläubiger befriedigt, geht die Forderung auf ihn über. Das gleiche gilt für den Versicherer.

Der Übergang kann nicht zum Nachteil des Gläubigers oder eines gleich- oder nachstehenden Schiffshypothekengläubigers dem gegenüber die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung bestehen geblieben ist, geltend gemacht werden (48). Die aus der Entschädigungssumme nicht befriedigten Gläubiger besitzen den Vorrang vor der Schiffshypothek des Versicherers,

- - - - -

(46) SchRG § 34 Abs.4

(47) SchRG § 37 Satz 1, VVG § 102, Wüstendörfer S.89, Prölss a.a.O.

(48) SchRG § 37 Satz 2

D- Die Entschädigungsansprüche des Eigentümers

Die Schiffshypothek bzw. Schiffsbauwerkshypothek ergreift auch den Entschädigungsanspruch des Eigentümers aus einer Enteignung. Ist aufgrund eines Reichsgesetzes dem Eigentümer eines eingetragenen Schiffs bzw. Schiffsbauwerkes wegen der im öffentlichen Interesse erfolgenden Entziehung, Beschädigung oder Benutzung des Schiffes bzw. des Schiffsbauwerkes oder wegen der Beschränkung des Eigentums eine Entschädigung zu gewähren (49), so ist der Entschädigungsanspruch für den Hypothekengläubiger in demselben Verhältnis belastet, wie das Schiff für die Hypothek. Die Vorschriften über die Mithaftung der Versicherungsforderungen für die Schiffshypothek der §§ 32 u. 33 SchRG finden entsprechende Anwendung.⁽⁵⁰⁾ Erhebt ein Berechtigter innerhalb der im § 32 Abs.2 SchRG bestimmten zweiwöchigen Frist Widerspruch gegen die Zahlung der Entschädigung an den Eigentümer, so kann der Eigentümer und jeder Berechtigte die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens nach den für die Verteilung des Erlöses im Falle der Zwangsversteigerung geltenden Vorschriften beantragen. Die Zahlung hat in diesem Fall an das für das Verteilungsverfahren zuständige Gericht zu erfolgen. (51)

2. Haftung

a. Die Schiffshypothek haftet vor allem für den Geldbetrag der Forderung, weil sie aus einem Schuldvertrag entsteht. Dazu muss der Geldbetrag im Schiffsregister eingetragen sein. Gutgläubigen Dritten gegenüber ist die Hypothek nur insoweit zur Entstehung gelangt, als der Geldbetrag der Forderung im Schiffsregister eingetragen ist. In den Ländern, nach deren Rechten die Schiffshypothek erst mit der Eintragung zustandekommt, haftet das Schiff für die eingetragene Höhe der Forderung, während sie in den übrigen Rechten nach denen sie durch Einigung entsteht, für den vereinbarten Betrag haftet. Doch ist auch in diesen Ländern der Gläubiger gegenüber gutgläubigen Dritten erst mit der Eintragung geschützt. Die zu sichernde

(49) EGz. BGB Artl.52 Abs.1 Satz1, Palandt Anm.1 zu Art.52 desselben

(50) EGz. BGB Art.53 Abs.1 Satz 1

(51) EG z. BGB Art. 53 Abs.2,3 u. Art 35 a, DVO z. SchRG Art.3

Forderung darf niemals höher sein, als der Wert des Schiffes.

b. Darüberhinaus haftet das Schiff für die im Schiffsregister eingetragenen Zinsen der Hypothekenforderungen (52). In diesem Fall ist es nicht erforderlich, den Geldbetrag der Zinsen registrieren zu lassen. Die Eintragung des Zinssatzes genügt für die Haftung. War die Forderung bei der Entstehung der Schiffshypothek unverzinslich, oder war der Zinssatz niedriger als 5 v. Hundert, so kann die Hypothek ohne die Zustimmung der im Range gleich- oder nachstehenden Berechtigten dahin erweitert werden, dass das Schiff für Zinsen bis zu 5 v. Hundert haftet (53).

Ebensowenig ist die Zustimmung dieser Berechtigten zu einer nachträglichem Aenderung der Zahlungszeit oder des Zahlungsortes erforderlich (54).

c. Ausser diesen Zinsen haftet das Schiff für sonst etwa entstandene Zinsen z.B. für die gesetzlichen Zinsen der Forderung (55). Die Haftung für diese tritt auch dann ein, wenn der Schiffseigentümer nicht zugleich persönlicher Schuldner ist. Gleichfalls erstreckt sich die Haftung auf die Verzugszinsen bis zur Zwangsvollstreckung des Schiffes (56). Gemaess § 288 Abs.1 BGB ist die Forderung während des Verzugs mit 4 v. Hundert für das Jahr verzinslich. Falls der Hypothekengläubiger aus einem anderen Grunde höhere Zinsen verlangen kann, so sind die betreffenden Beträge vorzutragen. Sind persönlicher Schuldner und Eigentümer nicht dieselbe Person, so kann der Gläubiger die betreffende Summe nur von einem von ihnen verlangen. Dem Gläubiger steht das Recht auf Ersatz des durch den Verzug entstandenen Schadens aus der Hypothek nicht zu (57). Diese Zinsen bedürfen keiner Eintragung und Einigung, weil sie kraft Gesetzes entstehen. Aber wenn sie im Schiffsregister eingetragen sind, so ist die Berichtigung des Registers nicht notwendig.

- - - - -

- (52) SchRG § 24 Abs.1, BGB §§ 1115 u. 874, Vgl. § 8 Abs.1 SchRG
- (53) SchRG § 30 Abs.1
- (54) SchRG § 30 Abs.2
- (55) SchRG § 29 Abs.1, BGB § 1118, Staudinger Anm.1a zu § 1118 BGB
- (56) SchRG § 46, aber nicht Prozesszinsen vgl. BGB § 1146
- (57) BGB § 1146, aber vgl. § 289, Palandt Anm 2 zu § 1146 BGB

d. Sind in das Schiffsregister hinsichtlich der Schiffshypothek andere Nebenleistungen und deren Geldbetrag eingetragen, so besteht für sie auch die Haftung. Die nachträegliche Eintragung der Nebenleistung bedarf der Zustimmung der im Range gleich- oder nachstehenden Hypothekare.

e. Ferner haftet das Schiff kraft der Schiffshypothek für die Kosten der Kündigung und der Rechtsverfolgung, welche die Befriedigung aus dem Schiffe zum Ziel hat, bzw. die Kosten der Klage gegen den eingetragenen Eigentümer oder gegen den eingetragenen Nichteigentümer und die Kosten der Zwangsvollstreckung in das Schiff, (58) aber nicht für die Kosten der Klage gegen persönlichen Schuldner und der Zwangsvollstreckung der persönlichen Forderung.

f. Die Haftung erweitert sich endlich auf die gemäss § 38 Abs.2 SchRG von dem Gläubiger gezahlten Versicherungsprämien.

Eine Aenderung des Inhaltes der Schiffshypothek ist immer möglich. Dazu ist die Einigung des Eigentümers und des Gläubigers über den Eintritt der Rechtsaenderung und die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich (59). Ist die Schiffshypothek mit dem Recht eines Dritten belastet, so ist auch dessen Zustimmung notwendig, oder wenn der Inhalt der Schiffshypothek durch die Inhaltsaenderung erhöht wird, so bedarf es gleichfalls der Zustimmung der im Range gleich - oder nachstehenden Berechtigten. Eine Ausnahm bilden nur die Faelle des § 30 Abs.1 u.2 SchRG. In diesen Faellen ist die unwiderrufliche Zustimmung dem Registergericht oder demjenigen gegenüber zu erkläeren, zu dessen Gunsten sie erfolgt (60). - Siehe die Haftung bei dem Notverkauf und der Versteigerung beim Erlöschen der Schiffshypothek, unter Teil III Abschn.3, 7 und 4 -

- - - - -

(58) SchRG § 29, BGB § 1118, Palandt Anm. 1 u. 3 zu § 1118, Holzendorff S.344

(59) SchRG § 54 Abs.1

(60) SchRG § 54 Abs.2 Satz 2

3. Nichthaftende Gegenstaende

A- Frachtforderungen

Die dem Eigentümer des Schiffes zustehenden Frachtforderungen haften dagegen nicht für die Schiffshypothek (61). Ebenfalls haften die mitunter von den Frachtforderungen schwer zu entscheidenden Mietzinsforderungen auch nicht für die Hypothek (62), weil diese im Gesetz nicht aufgeführt werden, die Aufzählung der haftenden Gegenstaende im Gesetz jedoch anschliessend ist (63). Wirtschaftlich betrachtet erscheint es angebracht, dem Schiffseigentümer Geldbeträge zu belassen, über die er frei verfügen kann. Es handelt sich bei diesen Forderungen nicht um Betriebskapital des Readers, sondern um umlaufendes Betriebsgeld (64).

B- Schadensersatzforderungen

Im Unterschied zur Haftung für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger haften Schadensersatzforderungen aus rechtswidriger Handlung gegen Dritte auch für das Schiffspfandrecht der Hypothekengläubiger nicht (65), und zwar deshalb, weil diese Schadensersatzforderungen zur Erhaltung des Werkes des Schiffes dienen (66).

III. Rechte der Beteiligten

1. Die Rechte der Gläubiger

Der Wert des Schiffes und dessen Einrichtung ist hinsichtlich der Sicherheit des Hypothekengläubigers gegen Beeinträchtigungen zu schützen. Die Wertbeeinträchtigungen können unmittelbar sein, z.B. die Verschlechterung des Pfandobjektes, sowie die Verschlechterung der mithaftenden Zubehörstücke oder die Entfernung derselben von dem Schiff entgegen den Regeln

- - - - -

(61) Im Gegensatz zur Haftung für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger. Vgl. § 756 HGB

(62) Im Gegensatz zum Grundstücksrecht, vgl. BGB § 1123

(63) Vgl. §§ 31 u. 32 SchRG

(64) Wüstendörfer S.90, Mittelstein Schiffspfandrecht S.51

(65) Vgl. HGB § 775 Abs. 2

(66) Vgl. die Versicherungsprämien bei Wiederherstellung

einer ordnungsmaessigen Wirtschaft,(1) oder mittelbar z.B. die Wertminderung durch die schlechte Betriebsführung des Schiffes. Der Glaeubiger wird in diesen Faellen von dem SchRG geschützt. Seine Ansprüche entstehen entweder vor oder nach Faelligkeit.

A- Vor der Faelligkeit der Hypothekenforderung

a. Ist infolge einer Verschlechterung des Schiffs oder seiner Einrichtungen die Sicherheit der Schiffshypothek gefaehrdet, so kann der Glaeubiger dem Eigentümer eine angemessene Frist zur Beseitigung der Gefaehrdung bestimmen (2). Es ist gleichgültig, ob die Verschlechterung vorsaeztzlich oder fahrlaessig herbeigeführt oder unverschuldet eingetreten ist. Hat der Eigentümer schuldhaft gehandelt, so kann der Glaeubiger ausser diesem Recht auch den Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB geltend machen. Hat ein Dritter die Verschlechterung der Hypothek zu vertreten, so bleibt der Schiffseigentümer aus § 831 BGB verantwortlich. In diesen Faellen haftet er unbeschraenkt. Der Begriff der Gefaehrdung ist objektiv zu bestimmen, subjektive Wertvorstellung des Hypothekars, z.B. hinsichtlich einer rentablen Betriebsführung, müssen ausser Betracht bleiben. Die Beseitigung der Verschlechterung kann z.B. durch Wiederherstellung oder durch Bestellung einer Schiffshypothek an einem anderen Schiff für dieselbe Forderung erfolgen. Nach fruchtlosem Ablauf der Frist ist der Hypothekenglaeubiger berechtigt, sofort Befriedigung aus dem Schiffe zu suchen (3). Für die unverzügliche und noch nicht faellige Forderung kann der Glaeubiger die von der Zahlung bis zur Faelligkeit mitzurechnenden gesetzlichen Zinsen in Anspruch nehmen (4).

b. Wirkt der Eigentümer auf das Schiff in solcher Weise ein, dass eine die Sicherheit der Schiffshypothek gefaehrdende Verschlechterung des Schiffs oder seiner Einrichtungen zu besorgen ist, oder unterlaesst er die erforderlichen Vorkehrungen gegen derartige Einwirkungen Dritter oder gegen andere Beschae-

(1) SchRG § 39 Abs.3

(2) SchRG § 39 Abs.1 Satz 1, vgl. BGB § 1133, Staudinger Anm. 2b zu § 1133, Palandt Anm. 2a,b, 3a zu § 1133

(3) SchRG § 39 Abs. 1 Satz 2, nur wegen der Hypothek.gegen den persönlichen Schuldner nach Massgabe d.Schuldverhaeltnisse Palandt Anm.3 zu § 1133

(4) SchRG § 39 Abs.1 Satz 3

digungen, so hat das Gericht auf Antrag des Gläubigers die zur Abwendung der Gefährdung erforderlichen Massregeln anzuordnen (5); es kann, wenn andere Massnahmen nicht ausreichen, bestimmen, dass der Gläubiger berechtigt ist, sofort die Befriedigung aus dem Schiffe zu suchen.

Gegen die Einwirkungen eines Dritten, durch dessen Handlung die Sicherheit der Schiffshypothek gefährdet wird, hat der Gläubiger die Unterlassungsklage (6).

Vor Fälligkeit der Forderung kann der Hypothekengläubiger mit dem Eigentümer keinen Vertrag der Art schliessen, dass er zum Zwecke der Befriedigung die Übertragung des Eigentums an dem Schiff verlangen kann - Verfallsklausel - . Gleichfalls kann ihm das Recht, das Schiff durch Privatverkauf zu veräussern, nicht eingeräumt werden (7).

c. Der Eigentümer kann sich dem Gläubiger gegenüber verpflichten, das Schiff nicht zu veräussern. Diese Verpflichtung wirkt jedoch nicht dinglich, sondern erzeugt im Falle der Zuwiderhandlung einen schuldrechtlichen Ersatzanspruch des Gläubigers (8). Die Schiffshypothek bleibt gegenüber dem neuen Eigentümer bestehen. Wechselt der Heimathafen durch den Verkauf des Schiffes, so wird die Hypothek mit allen Vormerkungen in das neue Registerblatt von Amts wegen eingetragen und das alte geschlossen (9). Aber die Forderung des Gläubigers steht mit der Person des Eigentümers in Zusammenhang, denn sie ist mehr dinglich verstärkter Personalkredit als reiner Realkredit (10). Zum Beispiel kann ein schlechter Ruf oder eine ungünstige Betriebsführung die Sicherheit der Hypothek in Gefahr bringen. Dies ist eine wesentlich stärkere Gefährdung als bei Immobilien. Gegen diese Gefahren ist der Gläubiger nicht geschützt. Er kann sich lediglich dadurch schützen, dass er die Übernahme der persönlichen Schuld durch den neuen Eigentümer verweigert; auch kann der Fall der Veräusserung eine Fälligkeitsklausel im Darlehensvertrag vereinbart werden. Der Hypothekengläubiger wird dagegen stärker geschützt, wenn das Schiff sein Flaggenrecht verliert, d.h.

- - - - -
- (5) SchRG § 39 Abs.2, Holzendorff S.340 - jus offerendi-
 - (6) SchRG § 40
 - (7) SchRG § 49, vgl. BGB-§ 1149
 - (8) BGB § 137
 - (9) SchRO § 15
 - (10) Wüstendörfer S.95

ins Ausland verkauft wird. In diesem Fall ist die Löschung im bisherigen Register des Schiffes nur mit formgebundener Bewilligung des Gläubigers möglich. Ist die Hypothek mit dem Recht eines Dritten belastet, so ist auch dessen Zustimmung erforderlich (11). Ist die Einwilligung verweigert, so wird nur eingetragen, dass das Schiff das Flaggenrecht verloren hat. Diese Eintragung hat zwar die Wirkungen einer Löschung des Schiffes im Register, gilt aber nicht für die Hypothek(12), "Für vorhandene eingetragene Schiffshypotheken bleibt dagegen das Registerblatt bestehen. Sie können auch fernerhin im Register auf andere Personen übertragen und umgeschrieben werden. Alle anderen Eintragungen in Bezug auf diese Schiffshypotheken sind nach wie vor möglich z.B. Vormerkung, Widerspruch, Vermutung und öffentlicher Glaube bleiben insoweit in Kraft (13)."

B- Nach der Fälligkeit der Forderung

a. Nach Fälligkeit kann sich der Gläubiger aus dem Schiff und den mithaftenden Gegenständen wegen seiner Forderung befriedigen. Haben die Beteiligten im Darlehensvertrag keine Klausel über die Auszahlung der Forderung der Schiffshypothek vereinbart, so kommt es auf die Kündigung an. Die Kündigung für die Schiffshypothek ist nur wirksam, wenn sie von dem Gläubiger dem Eigentümer oder von dem Eigentümer dem Gläubiger erklärt wird. Zu Gunsten dieses Gläubigers gilt als Eigentümer kraft Fiktion diejenige Person, welche im Schiffsregister als solche steht, auch wenn die Unrichtigkeit des Schiffsregisters dem Gläubiger bekannt war (14). Diese Bestimmung des Gesetzes ähnelt der entsprechenden für die Verkehrshypothek des Grundstücksrechts (15), und weicht aus diesem Gesichtspunkt von dem öffentlichen Glauben des Schiffsregisters ab, denn die Schiffshypothek ist keine Verkehrshypothek, sondern nur eine Sicherungshypothek. Hat der Eigentümer keinen Wohnsitz im Inland und ist dem Gläubiger von ihm niemand als Bevollmächtigter angezeigt worden, so hat das Registergericht ihm auf Antrag des Hypothekengläu-

(11) SchRO § 20 Abs. 2 u. 3

(12) Wüstendörfer a.a.O.

(13) Wüstendörfer a.a.O., siehe Abraham S. 231

(14) SchRG § 42 Abs. 1

(15) Vgl. BGB § 1141 in Verb. mit § 1185 Abs. 2

bigers einen Vertreter zu bestellen, dem gegenüber der Glaebiger kündigen kann (16). Das gleiche gilt auch dann, wenn sein Aufenthalt unbekannt ist oder der Glaebiger ohne Fahrlaessigkeit nicht weiss, wer der Eigentümer ist. Die Kündigung der Schiffshypothek bewirkt nicht die Faelligkeit der Forderung dem persönlichen Schuldner gegenüber (17). Der Glaebiger kann seine Befriedigung aus dem Schiffe und aus den Gegenstaenden, auf die sich die Schiffshypothek erstreckt, nur im Wege der Zwangsvollstreckung suchen (18), welche liegenschaftsrechtlich ausgestaltet ist, und für den Hypothekenglaebiger nur die Zwangsversteigerung des belasteten Schiffes ermöglicht. Also ist der Weg des privaten Verkaufs durch den Glaebiger ausgeschlossen. Aus diesem Grunde braucht der Hypothekenglaebiger einen Titel gegen den Eigentümer, welchen er durch die Hypothekenklage erhalten kann. Bei dieser Klage gilt zu Gunsten des Glaebigers auch derjenige als Eigentümer, der im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist (19), auch wenn die Unrichtigkeit ihm bekannt war oder ein Widerspruch im Schiffsregister steht. Wegen der oben genannten Fiktion kann der eingetragene Eigentümer nicht geltend machen, ein anderer sei Eigentümer. Dagegen bleiben die hinsichtlich der Schiffshypothek bestehenden Einwendungen des wahren Eigentümers unberührt (20). Der Glaebiger kann auch den wahren Eigentümer verklagen; dieser kann nicht geltend machen, er sei nicht der eingetragene Eigentümer.

Es steht dem vollstreckbaren Titel aus der Hypothekenklage gleich, in das Schiffsregister eine Unterwerfungsklausel eintragen zu lassen (21). Die Unterwerfungsklausel entsteht dadurch, dass bei der Hypothekenbestellung der jeweilige Eigentümer der sofortigen Zwangsvollstreckung unterworfen wird. Ist der Eigentümer zugleich der persönliche Schuldner, so kann die Klage "auf Zahlung bei Vermeidung der sofortigen Zwangsvollstreckung in das belastete Schiff und in das sonstige Vermögen des Schuldners"

- (16) SchRG § 42 Abs.2, hierfür muss das Gericht einen bes. Vertreter bestellen und ihn dem Glaebiger anzeigen. Heinerici-Gilgan S.359
- (17) RGZ 127, 355
- (18) SchRG § 47 Abs.1 vgl. BGB § 1147
- (19) SchRG § 48 S.1, das ist eine unwiderlegliche Fiktion, RGZ 94,57, Wüstendörfer a.a.O. vgl. BGB § 1148 S.1, Palandt Anm. 1 zu § 1148
- (20) SchRG § 48 Satz 2 vgl. BGB 1148 S.2 Staudinger Anm.2a zu § 1148, RGZ 94,57
- (21) ZPO § 800

gerichtet werden. Ist er nicht der persönliche Schuldner, so kann der Gläubiger durch die Klage begehren, dass der Eigentümer "zur Duldung der Zwangsvollstreckung in das belastete Schiff wegen der Forderung von ... " verurteilt werden soll (22). Es ergibt sich aus dem § 49 SchRG im Wege arg.e.contr., dass der Eigentümer nach der Faelligkeit der Forderung mit dem Gläubiger vereinbaren kann, zum Zweck der Befriedigung das Eigentum ihm zu übertragen oder das Schiff auf andere Weise als im Wege der Zwangsvollstreckung zu veraeussern.

b. Der persönliche Schuldner selbst, welcher nicht der Eigentümer ist, ist nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, den Gläubiger zu befriedigen (23). Trotz der beweglichen Natur des Schiffes kann er den Gläubiger nicht auf das dinglich haftende Schiff verweisen (24), indem er behauptet, dass das Schiff in der Zwangsvollstreckung als Immobilär angesehen wird. Er kann den Gläubiger auch durch Hinterlegung oder durch Aufrechnung befriedigen (25). Durch Befriedigung erlischt die Forderung und infolgedessen auch die Hypothek. Die Schiffshypothek geht dagegen auf den Schuldner über, wenn er von dem Schiffseigentümer oder einem Rechtsvorgänger des Eigentümers Ersatz verlangen kann - gesetzliche Forderungsauswechsellung - (26). Die Hypothek sichert nunmehr den Ersatzanspruch, welcher an die Stelle der durch die Zahlung erloschenen Forderung tritt. Das gleiche gilt, wenn der Gläubiger die Schuldübernahme zwischen Schuldner und jetzigem Eigentümer nicht genehmigt (27). Wenn der persönliche Schuldner der früher der Eigentümer war, aus diesem Grunde an den Gläubiger zahlt, so hat er wegen der Erfüllungsübernahme einen Ersatzanspruch gegen den neuen Eigentümer, welcher die Schiffshypothek in Anrechnung auf den Kaufpreis übernommen hat. (28) Der Befriedigung des Gläubigers steht es gleich, wenn sich Forderung und Schuld in derselben Person vereinigen(29).

- - - - -

(22) Wüstendörfer a.a.O.

(23) SchRG § 43 Abs.1, vgl. BGB § 1142

(24) Vgl. ZPO § 777

(25) SchRG § 43 Abs.2

(26) SchRG § 59 Abs.1 Satz 1, vgl. BGB § 1164 Abs.1, Palandt Anm 1 u. 2c zu § 1164

(27) Vgl. Forderungsauswechsellung

(28) siehe Wüstendörfer S.96

(29) SchRG § 59 Abs.3, BGB § 1164 Abs.2

Der Gläubiger ist verpflichtet, die zur Berichtigung des Registers erforderlichen Urkunden dem Schuldner auszuhandigen, wenn dieser durch Befriedigung die Hypothek erworben und deswegen ein Interesse an der Berichtigung des Registers hat (30).

c. Jeder Dritte ist berechtigt, den Gläubiger zu befriedigen, wenn der Hypothekengläubiger Befriedigung aus dem Schiff verlangt. Dieses Lösungsrecht kann er durch Hinterlegung oder Aufrechnung o.ä. ausüben. Er muss an dem Schiff oder an den mithaftenden Gegenständen ein dingliches Recht haben und durch die Zwangsvollstreckung, nicht durch die Fälligkeit, dieses Recht verlieren. Durch Befriedigung des Gläubigers geht die Forderung mit der Hypothek auf ihn über (31).

2. Rechte des Eigentümers

Der Eigentümer kann entweder der gleichzeitig persönlich haftende Schuldner sein oder nicht.

A- Im ersten Falle stehen dem Eigentümer folgende Rechte zu:

a. alle Einwendungen und Einreden, die sich aus dem hypothekarischen Recht oder dem Schiffsregister ergeben, z.B. dass eine eingetragene Veräußerungsbeschränkung oder ein Veräußerungsverbot gemäss § 16 Abs.1 Satz 2 SchRG den Erwerb des Schiffes gehindert habe, oder dass sie im Schiffsregister nicht eingetragen seien.

b. die Einreden, die sich aus dem persönlichen Schuldverhältnis zwischen dem Eigentümer und dem Gläubiger ergeben. Eine Einrede, die dem Eigentümer aufgrund eines zwischen ihm und dem bisherigen Gläubiger bestehenden Rechtsverhältnisses gegen die Hypothek zusteht, kann auch dem neuen Gläubiger entgegengesetzt werden. Die Vorschriften der §§ 16,18-21 über den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters gelten auch für diese Einrede (32). Es ist nicht notwendig, dass

(30) SchRG § 62

(31) SchRG § 50 Abs.1 Satz 1 u.2, vgl.BGB §§ 268 Abs.1S.1 Abs.3 u. 1150

(32) SchRG § 52 Abs.1

diese Einreden im Schiffsregister eingetragen sind. Oder der Eigentümer kann dem neuen Gläubiger die Einwendung entgegensetzen, welche zur Zeit der Abtretung der Forderung gegen den bisherigen Gläubiger begründet waren (33).

c. Der Eigentümer kann gegen die Schiffshypothek die dem Schuldner gegen die Forderung zustehenden Einreden geltend machen (34), da die Schiffshypothek eine Sicherungshypothek ist, die immer von der Forderung abhaengt. Hierher gehören die sich gegen den Bestand der Forderung richtenden oder zwar den Bestand der Forderung nicht angreifenden, aber zur Verweigerung ihrer Befriedigung berechtigenden Einreden (35). Der Eigentümer verliert jedoch umgekehrt bei einem dem Schuldner ungünstigen Urteil seine Einrede nicht. Die Einreden, die sich aus § 407 BGB ergeben, zaehlen hier.

Der Eigentümer kann die Befriedigung des Gläubigers verweigern, solange das Recht dem Schuldner zusteht, das seiner Verbindlichkeit zugrunde liegende Rechtsgeschaeft anzufechten. Die gleiche Befugnis hat der Eigentümer, solange sich der Gläubiger durch Aufrechnung gegen eine faellige Forderung des Schuldners befriedigen kann (36). Der Eigentümer verliert seine Einrede nicht dadurch, dass der Schuldner auf sie verzichtet (37). Im Gegensatz zur Grundstückshypothek unterliegen diese Einreden nicht dem öffentlichen Glauben des Schiffsregisters (38).

Hierher gehören nur zwei Ausnahmen:

erstens die Einrede im Falle des § 23 SchRG,
zweitens die Einrede der beschränkten Haftung des Erben,
wenn der Schuldner stirbt.

B- Der nicht persönliche Schuldner

a. Der Eigentümer hat die ganzen unter A dargelegten Einreden gegen den Hypothekengläubiger auch in diesem Fall.

-
- (33) BGB § 404 vgl. BGB § 1157
 - (34) SchRG § 41 Abs.1 Satz 1
 - (35) BGB § 1137, Palandt Anm. 1b u. 2 zu § 1137
 - (36) SchRG § 41, Abs.1 Satz 2 u. 3
 - (37) SchRG § 41 Abs.2
 - (38) Vgl. BGB § 1138

b. Ausserdem hat der Eigentümer das Recht, den Glaeubiger zu befriedigen, falls die Forderung für sich faellig geworden oder der persönliche Schuldner in anderer Weise zur Leistung berechtigt ist (39). Die Befriedigung des Glaeubigers kann im Wege der Hinterlegung oder der Aufrechnung geschehen.

c. Ferner ist der Eigentümer berechtigt, nach Befriedigung des Glaeubigers die Aushaendigung der Urkunden zu verlangen, die für die Berichtigung im Schiffsregister oder die Löschung der Schiffshypothek notwendig sind (40).

- - - - -
(39) SchRG § 43 Abs.1
(40) SchRG § 45

D R I T T E R T E I L

I Die Arten der Schiffspfandrechte

1. Die Gesamtschiffshypothek

a. Die Entwicklung der Schifffahrt hat die Reedereien in eine Lage versetzt, für ihre Betriebe grössere Kreditmittel zu suchen. Es war selbstverstaendlich, dass die grössere Kreditsuche dementsprechend sicherere Garantien brauchte. Wenn man insbesondere an die bewegliche Natur des Schiffes denkt, dann tritt die Wichtigkeit der Sicherheitsfrage noch klarer in Erscheinung, denn das Schiff kann zu jeder Zeit untergehen. Man haette zwar dieses Bedürfnis dadurch befriedigen können, indem die Hypothekenforderung auf mehr als ein Schiff verteilt wird. Aber das waere nicht zweckmaessig, denn jedes einzelne Schiff würde dabei mit einem ziemlichen hohen Teilbetrag belastet. Dies haette zur Folge, dass auf jede einzelne Schiffshypothek eine besondere Risiko- praemie geschlagen werden müsste. Die Gesamtschiffshypothek aber haelt das Risiko niedriger (1).

Ist für eine einzige Forderung an mehreren Schiffen, Schiffsbauwerken oder Schiffsanteilen eine Hypothek errichtet worden, so haftet jedes Schiff, Schiffsbauwerk oder jeder Anteil für die ganze Forderung - Gesamtschiffshypothek - (2). Also ist es nicht möglich, für einen einzigen Belastungsgegenstand eine Gesamthypothek zu errichten. Aber es kommt nicht darauf an, wenn es sich um mehrere Schiffe bei der Gesamthypothek handelt, ob sie einem oder mehreren Personen im Eigentum stehen (3). Da die Schiffe der verschiedenen Eigentümer auch für die Gesamtschiffshypothek haften können, und die selben Vorschriften hierüber im Binnenschifffahrtsrecht gelten, können die Schiffe und Binnenschiffe derselben oder verschiedener Personen insgesamt für die Gesamthypothek haften (4).

- - - - -

- (1) Siehe Wüstendörfer S. 101
- (2) SchRG § 28 Abs. 1, vgl. BGB § 1132
- (3) Vgl. Allg. Voraussetzungen über die Entstehung der Hypothek Anm. 3 zu II. Teil
- (4) Siehe dasselbe Abraham S. 287, Vgl. dagegen Heinerici-Gilgan S. 397 u. Wüstendörfer a.a.O.

Sind mehrere unabhaengige Hypotheken für dieselbe Forderung in der Weise eingetragen, dass jede Hypothek nur für einen Teil der Hypothekenforderung haftet, so liegt hier keine Gesamthypothek vor (5). Obwohl aus dem Gesetz nicht zu ersehen ist, dass das Schiffsbauwerk für die Gesamtschiffshypothek haften kann, ist dies zu bejahen, denn sonst würde die Gesamthypothek von ihrem wirtschaftlichen Zweck entfremdet. Stehen die Schiffsanteile (d.h. Bruchteilsanteile) dem Eigentümer desselben Schiffes zu, so kommt eine Gesamtschiffshypothek an den Anteilen zustande. Anderenfalls liegen zwei einzelne Schiffshypotheken an den Anteilen vor. Die Eigentümer der Anteile eines Schiffes können an ihren Anteilen insgesamt gemeinsam eine Gesamtschiffshypothek bestellen, dabei kann es sich auch um die Anteile verschiedener Eigentümer an verschiedenen Schiffen handeln (6). Doch es muss nicht immer eine Gesamtschiffshypothek bestehen, wenn verschiedene Miteigentümer einzelne Schiffshypotheken je an ihrem Anteil bestellen wollen (7). Vereinigen sich die Anteile in einer Hand, so bleiben die ursprünglich als Einzelhypothek bestellten Hypotheken in dieser Form bestehen.

Bei der Gesamtschiffshypothek haftet jedes Schiff oder jeder Anteil für die ganze Forderung der Hypothek. Auf dem Registerblatt jedes Schiffes ist die Mitbelastung von Amts wegen einzutragen, d.h. auf jedem Registerblatt als Gesamtschiffshypothek in der gleichen Form erkennbar zu machen (8), sonst entsteht keine Gesamtschiffshypothek an den Schiffen, bei denen dies nicht ausdrücklich vermerkt worden ist. Der Gläubiger der Gesamtschiffshypothek kann die Befriedigung aus dem Schiff oder dem Anteil ganz oder zu einem Teil suchen, aber er ist nicht berechtigt, seine saemtlichen Forderungen und Nebenleistungen mehr als einmal geltend zu machen (9). Der Gläubiger ist berechtigt, den Betrag der Forderung auf die einzelnen Schiffe oder Schiffsanteile in der Weise zu verteilen, dass jedes Schiff oder jeder Anteil nur für den zugeteilten Betrag haftet. Die Verteilung bedarf der Erkläerung des

(5) Vgl.mit dem Grundstücksrecht § 1132 Abs.2 BGB,Staudinger Anm.21 zu § 1133,Sörgel Anm.6 zu § 1113

(6) Vgl. Staudinger Anm.3 zu § 1114, siehe die Schiffshypothek an dem Schiffsanteil Anm.2 zu II.Teil

(7) Vgl. Krieger in Pfundtner-Neubert Anm.2 zu § 28 SchRG, Wolff S.68

(8) SchRO § 52 Abs.1

(9) SchRG § 47 Abs.2 vgl.§ 1132 Abs.1 BGB

Glaeubigers und der Eintragung in das Schiffsregister. Die Erklæuerung ist dem Registergericht oder dem gegenüber abzugeben, zu dessen Gunsten sie erfolgt (10). Ist die Gesamthypothek mit dem Recht eines Dritten belastet, so ist auch dessen unwiderrufliche Zustimmung erforderlich.

b. Die Eigentümerbefugnisse beim Erlöschen der Schiffshypothek sind folgende: wenn die Gesamtschiffshypothek erlischt oder die Forderung bei der Befriedigung des Glaeubigers auf den Eigentümer, der nicht zugleich persönlicher Schuldner ist, übergeht oder wenn sie bei der Befriedigung desselben von dem Glaeubiger auf den Schuldner übergeht, der nicht Eigentümer ist, oder wenn die Forderung bei dem Erlöschen der Hypothek besteht oder zu Gunsten eines Dritten als bestehend gilt, so richten sich die Eigentümerbefugnisse danach, ob die belasteten Schiffe derselben oder mehreren Personen gehören:

1. Erlischt die Gesamtschiffshypothek, die an den Schiffen mehrerer Eigentümer bestellt ist, so geht die Befugnis nach § 57 Abs. 3 jedem Eigentümer an seinem Schiff oder Anteil bis zu dem Teilbetrag zu, der dem Verhaeltnis des Wertes seines Schiffs oder Anteils zum Werte der saemtlichen Schiffe oder Anteile entspricht. Etwas anderes als das in § 68 Abs.1 Satz 1 SchRG Bestimmte kann sich aus dem Rechtsverhaeltnis der Eigentümer oder Miteigentümer untereinander ergeben (11). Die Eigentümer können vereinbaren, die Befugnis zur Bestellung einer anderen Gesamthypothek nur gemeinsam ausüben zu wollen (12) oder die Befugnis der Gesamtschiffshypothek einem Eigentümer allein zustehen zu lassen. Der Wert der Schiffe oder Anteile wird unter Abzug der Beladung berechnet, die der Gesamthypothek im Range vorgehen (13). Erlischt die Gesamtschiffshypothek nur zum Teil, so hat der dem Eigentümer verbleibende Teil der Gesamtschiffshypothek den Vorrang vor einer von einem der

- - - - -
- (10) SchRG § 28 Abs.2, § 3 Abs.2 gilt hier sinngemaess
 - (11) SchRG § 68 Abs.1 Satz 1, vgl. mit § 1172 BGB, Krieger in Pfundtner-Neubert Anm.3 zu § 68 SchRG
 - (12) Anderer Ansicht Krieger in Pfundtner-Neubert Anm.3 zu § 68, siehe für diese Ansicht Abraham S. 291
 - (13) SchRG § 68 Abs.1 Satz 2, siehe über Berechnung Heinerici-Gilgan S. 378 f., Nach § 68 Abs.2 kann jeder Eigentümer

Eigentümer aufgrund seiner Befugnis bestellten Schiffshypothek (14). Auf keinen Fall darf die ganze Höhe der auf die Einzeleigentümer verteilten Befugnisse den Betrag der Gesamthypothek übersteigen. Solange das vom § 68 Abs.1 Satz 1 SchRG abweichende Rechtsverhältnis nicht zustandegekommen ist, gelten die Vorschriften desselben ipso iure (15).

2. Im Falle der Befriedigung des Gläubigers durch einen der Eigentümer oder Miteigentümer ist der befriedigende Eigentümer auch der persönliche Schuldner und erlischt dadurch die Forderung und infolgedessen die Gesamtschiffshypothek, so steht die Befugnis nach § 57 Abs.3 nur diesem Eigentümer an seinem Schiff, und zwar in Höhe des Betrages der bisherigen Gesamtschiffshypothek, zu (16). Die Befugnis an den übrigen Schiffen erlischt, denn die Forderung geht durch Befriedigung unter.

Ist dieser nicht zugleich der persönliche Schuldner und erwirbt er nach § 44 die Forderung, so geht die Schiffshypothek - nicht Gesamtschiffshypothek - nur an seinem Schiff auf ihn über. An den übrigen Schiffen erlischt sie; den Eigentümern dieser Schiffe steht auch hier die Befugnis nach § 57 Abs.3 nicht zu (17).

Kann der Eigentümer, der den Gläubiger befriedigt und gleichzeitig persönlicher Schuldner ist, von dem Eigentümer eines der anderen Schiffe oder von einem Rechtsvorgänger dieses Eigentümers Ersatz verlangen, so geht in Höhe des Ersatzanspruchs die Schiffshypothek an dem Schiff dieses Eigentümers auf ihn über; sie bleibt mit einer nach Abs.1 Satz 2 übergegangenen Schiffshypothek Gesamtschiffshypothek. Ist durch Befriedigung des Gläubigers die Forderung erloschen, so kann der Eigentümer die ihm nach Abs.1 Satz 1 zustehende Befugnis nur in der Weise ausüben, dass mit der nach Satz 1 übergegangenen Schiffshypothek eine Gesamtschiffshypothek begründet

- - - - -

von den übrigen verlangen, dass sie ihm eine von den Vorschriften der SchRO entsprechende Erklärung über die Höhe des ihm zustehenden Teilbetrages aushändigen.

(14) SchRG § 68 Abs.3, BGB § 1176

(15) Heinerici-Gilgan S. 379

(16) SchRG § 69 Abs.1 Satz 1, vgl. § 1173 Abs.1 Satz 1 BGB

(17) SchRG § 69 Abs.1 Satz 2

wird (18).

Hat der nicht persönliche Schuldner, welcher den Gläubiger befriedigt, einen Ersatzanspruch gegen einen der anderen Eigentümer oder seiner Rechtsvorgänger, so geht die Schiffshypothek an dem Schiff des anderen Eigentümers ausser der Schiffshypothek an dem eigenen Schiff auf ihn über. Wird der Gläubiger im Wege der Zwangsvollstreckung aus einem der mit einer Gesamtschiffshypothek belasteten Schiffe befriedigt, so gilt das gleiche (19).

Wird der Gläubiger nur zum Teil befriedigt, so hat die dem Gläubiger verbleibende Schiffshypothek den Vorrang vor einer von dem Eigentümer auf Grund seiner Befugnis belasteten oder ihm zufallenden Schiffshypothek (20). Der Befriedigung durch den Eigentümer steht es gleich, wenn das Gläubigerrecht auf den Eigentümer übertragen wird, oder wenn sich die Forderung und Schuld in derselben Person des Eigentümers vereinigen (21).

1. Kann bei einer Gesamtschiffshypothek der den Gläubiger befriedigende persönliche Schuldner im Falle des § 59 von allen Eigentümern Ersatz verlangen, so geht die Hypothek auf ihn über und die auf ihn übergegangene Schiffshypothek garantiert seinen vollen Ersatzanspruch. Kann er dagegen nur von dem Eigentümer eines der belasteten Schiffe oder von einem Rechtsvorgänger dieses Eigentümers Ersatz verlangen, so geht die Schiffshypothek nur an diesem Schiff auf ihn über. An den übrigen Schiffen erlischt die Hypothek, und den Eigentümern dieser Schiffe steht die Befugnis nach § 57 Abs. 3 nicht zu (22).

Ist dem Schuldner nur zum Teil Ersatz zu leisten und geht deshalb die Schiffshypothek nur zu einem Teilbetrag auf ihn über, so gilt, soweit die Gesamtschiffshypothek an sämtlichen Schiffen erlischt, für die den Eigentümern nach § 57 Abs. 3 zustehende Befugnis § 68 mit der Massgabe, dass der auf

-
- | | |
|------|--|
| (18) | SchRG § 69 Abs. 2, vgl. § 1173 Abs. 2 BGB |
| (19) | SchRG § 69 Abs. 5 in Verb. mit § 57 Abs. 3 |
| (20) | SchRG § 69 Abs. 3 |
| (21) | SchRG § 69 Abs. 4 |
| (22) | SchRG § 70 Abs. 1, vgl. § 1174 BGB |

den Schuldner übergegangenen Teilbetrag der Schiffshypothek den nach § 68 Abs. 1 Satz 2 vorweg in Abzug zu bringenden Belastungen hinzuzurechnen ist (23).

2. Gehören die mit der Gesamthypothek belasteten Schiffe denselben Personen, so finden die Vorschriften der §§ 44, 59 und 64 ohne weiteres Anwendung. Der Eigentümer darf entweder eine neue Gesamtschiffshypothek bestellen oder die ihm nach § 57 Abs.3 zustehenden Befugnisse auf jedes einzelne Schiff verteilen, wenn die Hypothek erlischt und er die Eigentümerbefugnis hat (24).

c. Verzichtet der Gläubiger einer Gesamtschiffshypothek nur an einem der Schiffe auf die Schiffshypothek oder wird er nach § 66 mit seinem Recht an einem der Schiffe ausgeschlossen, so steht dem Eigentümer dieses Schiffes die Befugnis nach § 57 Abs.3 nicht zu, und bleiben die anderen Schiffe mit Gesamtschiffshypothek belastet (25).

2. Die Inhaber- und Orderhypothek

Das Schiffsregistergesetz hat den meist in der Form einer juristischen Person ausgestalteten Linienreedereien ermöglicht, grosse Kredite durch Emission von Schuldverschreibungen aufzunehmen, die auf den Inhaber oder als Orderpapiere ausgestellt sind. Die Linienreedereien geben die Inhaberschuldverschreibung mit Zustimmung der zuständigen Behörde nach § 795 BGB aus. Gleichzeitig wird oft eine Gesamtschiffshypothek auf den Schiffspark eingetragen. Zur Bestellung einer Schiffshypothek bei Schuldverschreibung auf den Inhaber genügt die einseitige Erklärung des Ausgebers gegenüber dem Registergericht, dass er die Hypothek bestelle, und die Eintragung in das Schiffsregister (26). Nach § 37 SchRO bedarf die Erklärung der Bewilligung des Eigentümers in der bestimmten Form und der Vorlage der staatlichen Genehmigung für die Inhaberschuldverschreibung in Ausfertigung oder Urschrift (27).

(23) SchRG § 70 Abs.2, siehe III. Teil Anm.3 zu I la

(24) Vgl. Heinerici-Gilgan S.378 u. Krieger in Pfundtner-Neubert Anm.3 zu § 68 SchRG

(25) SchRG § 71

(26) SchRG § 72 Abs.1, BGB § 1188 Palandt Anm.2 zu § 1188, Staudinger Anm.1 zu § 1188

(27) Heinerici-Gilgan S.401, RGZ 59,386, Palandt Anm.4 zu § 1188, Krieger in Pfundtner Anm.3 zu § 47 SchRO

Die Bestellung der Schiffshypothek für Orderpapiere erfolgt durch Einigung und Eintragung (28). Für die Forderung der Schiffshypothek aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber, aus einem Wechsel oder aus einem anderen Papier, das durch Indossament übertragen werden kann, kann nur eine Sicherungshypothek bestellt werden und die Hypothek gilt als Sicherungshypothek (29). In das Schiffsregister wird die sich aus den Urkunden ergebenden Gesamtsumme als Gesamtschiffshypothek eingetragen. " Wegen der für Inhaberschuldverschreibungen notwendigen staatlichen Genehmigung wird oft an deren Stelle der keinen staatlichen Genehmigung bedürfende und im Rahmen des § 363 BGB an Order zu stellende kaufmaennische Verpflichtungsschein verwendet" (30).

Die Abtretung der Forderung und infolgedessen die Übertragung der Schiffshypothek geschieht nicht nach § 51 Abs.3 SchRG, sondern nach dem Wertpapierrecht (31), d.h. für das Orderpapier mit Einigung und Übergabe des indossierten Papiere (32), für die Inhaberschuldverschreibung mit Einigung und Übergabe des Inhaberpapiere. Der Schutz des gutgläubigen Forderungserwerbers richtet sich ebenfalls danach. Bei einer Schiffshypothek für eine Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber, aus einem Wechsel oder einem anderen Papier, das durch Indossament übertragen werden kann, kann für den jeweiligen Hypothekengläubiger ein Vertreter bestellt werden. In der Praxis wird die Bank, die die Schuldverschreibung in den Verkehr bringt, als Vertreter ins Register eingetragen (33). Der Vertreter hat die Befugnis mit Wirkung für und gegen jeden späteren Gläubiger bestimmte Verfügungen über die Schiffshypothek zu treffen und die Gläubiger bei der Geltendmachung der Schiffshypothek zu vertreten. Die Bestellung des Vertreters bedarf der Eintragung in das Schiffsregister; wegen seiner Befugnisse kann auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden (34). Der im Schiffsregister eingetra-

- - - - -

- (28) Der erste Nehmer des Orderpapiers wird mit dem Zusatz "oder der durch Indossament ausgewiesene Inhaber" ins Schiffsregister eingetragen Heinerici-Gilgan S.402
- (29) BGB § 1187 u.SchRO § 47 Abs.1, Soll die Eintragung auf Grund einer Bewilligung des Gläubigervertreeters oder auf Grund einer gegen diese erlassene Entscheidung stattfinden, so ist die Vorlegung nicht erforderlich. § 47 Abs.2 SchRO, siehe Heinerici-Gilgan S.402 Krieger i.Pfundtner § 47 SchRO
- (30) Abraham S.297

gene Vertreter hat Vollmacht für die jeweiligen Gläubiger kraft Rechtsgeschäftes. Seine Rechtsstellung und Tätigkeit werden durch das Interesse des Gläubigers bestimmt (35). Er ist keine Partei, sondern der Rechtstreuhaender (36). Ist der Eigentümer berechtigt, von dem Gläubiger eine Verfügung zu verlangen, für welche auch der Vertreter Vollmacht hat, so kann er die Vornahme der Verfügung von dem Vertreter verlangen (37). Die Vertretungsbefugnis des Vertreters liegt in der Bestellung und Eintragung.

Die Ausschliessung eines Gläubigers mit seinem Recht durch das Aufgebotsverfahren nach § 66 SchRG ist bei der Inhaberschuldverschreibung nur dann zulaessig, wenn die Vorlegungsfrist des § 801 BGB verstrichen ist. Ist die Schuldverschreibung innerhalb der Frist vorgelegt oder der Anspruch aus der Urkunde gerichtlich geltend gemacht worden, so kann der Gläubiger mit seinem Recht ausgeschlossen werden, wenn die Verjaehrungsfrist von zwei Jahren abgelaufen ist. (38)

3. Die Höchstbetragsschiffshypothek

Der Schiffseigentümer kann nicht zu jeder Zeit, insbesondere bei Schiffsbauwerken oder Ausbesserungen, die Grenzen seiner Kreditbedürfnisse feststellen. Zum Beispiel ist es unbestimmt, wie lange die Reparatur dauert und wie hoch deren Kosten sind. Daher kann der Eigentümer eines solchen Schiffes eine Schiffshypothek in der Weise bestellen, dass nur der Höchstbetrag, bis zu welchem das Schiff haften soll, bestimmt, im übrigen die Feststellung der Forderung vorbehalten wird (39). Hier ist die Haftung des Schiffes lediglich nach oben begrenzt, auch wenn der nachher festgelegte Betrag niedriger ist als die

- - - - -
- (31) SchRG § 73, Palandt Anm.5 zu § 1187
 - (32) HGB § 364, Wechselgesetz Art.11
 - (33) Abraham a.a.O.
 - (34) SchRG § 74 Abs.1 Satz 1 u. 2, vgl. BGB § 1189 Staudinger Anm.1 zu § 1189, Gierke J.v. Sachenrecht S.178, Westermann S. 540
 - (35) RGZ § 150, 290
 - (36) Siehe Westermann aa.O. Gierke J.v.a.a.O.
 - (37) SchRG § 74 Abs.2, Palandt Anmerkung 4 zu § 1189 BGB
 - (38) SchRG § 72 Abs.2 u. BGB § 801 Abs.1 Satz 2
 - (39) SchRG § 75 Abs.1 Satz 1, vgl. Palandt Anm. 1a, 2 zu § 1190 BGB

obere Grenze der Forderung. Selbstverstaendlich muss der Betrag, bis zu dem das Schiff haftet, in das Schiffsregister eingetragen werden (40). Dagegen ist eine Bezeichnung der Höchstbetragshypothek nicht notwendig. Ist der Betrag der Forderung in dem Zeitpunkt der Eintragung bestimmt, so kann die Schiffshypothek als Höchstbetragshypothek nicht in das Schiffsregister eingetragen werden. Wird die Schiffshypothek trotzdem als Höchstbetragshypothek bezeichnet, so bleibt sie ihrer Natur nach eine normale Schiffshypothek. Der Charakter der Höchstbetragsschiffshypothek erfordert, wenn die Forderung verzinslich ist, die Angabe des Zinsfusses (41). Denn der angegebene Höchstbetrag umfasst auch etwa umlaufende Zinsen. Der Höchstbetrag erstreckt sich ausser auf die Forderung auch auf die Nebenforderungen der Hypothek. Die Kosten der Kündigung oder der Rechtsverfolgung können ausserhalb des Höchstbetrages verlangt werden. Aus diesem Grunde lassen die Schiffsbeleihungsbanken bei der Höchstbetragshypothek zur Sicherung dieser Kosten eine besondere Hypothek in Höhe von 10% eintragen(42). Die Forderung der Höchstbetragshypothek kann wie die Forderung der normalen Schiffshypothek künftig oder bedingt sein. Der Forderung muss ein gültiges Rechtsgeschäft zu Grunde liegen. Meist ist die Forderung in der Weise unbestimmt, dass sie alle Ansprüche aus einer Geschäftsbeziehung umfasst. Die Sicherung mehrerer Forderungen eines Gläubigers durch Höchstbetragshypothek ist zulaessig, nicht dagegen die Sicherung der Forderung von verschiedenen Gläubigern gegen einen Schuldner. Eine Höchstbetragsschiffshypothek kann in eine gewöhnliche Schiffshypothek umgewandelt werden, wenn die Höhe und der Grund der Forderung nach der Eintragung bestimmt werden; die Zustimmung der anderen Berechtigten ist nicht erforderlich (43). Unzulaessig ist die Eintragung der Unterwerfungsklausel in die sofortige Zwangsvollstreckung bei einer Höchstbetragsschiffshypothek. Denn es fehlt hier an der bestimmten Höhe einer Forderung (44).

— — — — —

(40) Es bildet lediglich eine Ausnahme von der Vorschrift des § 24 Abs.1 SchRG, die den bestimmten Betrag der Forderung verlangt.

(41) SchRG § 75 Abs.2, Palandt Anm. 2b zu § 1190

(42) Abraham S. 293

(43) Heinerici-Gilgan S.395, BGB § 1186

(44) ZPO §§ 794 Abs.1 Nr.5, 800, 800a

Die Übertragung der Forderung- oder einer der Forderungen- allein ohne die Hypothek erfolgt nach den Vorschriften über die Abtretung der Schiffshypothek von BGB §§ 398ff.; dann verbleibt die Höchstbetragsschiffshypothek in vollem Umfang dem bisherigen Gläubiger (45), also sie geht nicht auf den neuen Gläubiger der Forderung über. Die Forderung der Höchstbetrags- schiffshypothek kann mit der Hypothek nach der allgemeinen Vorschrift des § 51 Abs.2 SchRG übertragen werden. Eine Übertragung der Schiffshypothek ist auch dann möglich, wenn der Betrag der Forderung ziffernmaessig noch nicht feststeht (46).

(45) SchRG § 75 Abs.3

(46) Heinerici-Gilgan A.a.O., und Krieger in Pfundtner-
Neubert Anm.2 zu § 75 SchRG

II Veraenderungen des Schiffspfandrechts

1. Übertragung der Schiffshypothek

Die Übertragung der Schiffshypothek vollzieht sich nach sachenrechtlichen Gesichtspunkten, doch ist stets erforderlich, dass die Forderung mit übertragen wird. Ebenso ist eine Übertragung der Forderung ohne die Hypothek ungültig (1). Denn eine Forderung kann nicht abgetreten werden, wenn die Leistung an einen anderen als den ursprünglichen Gläubiger nicht ohne Veraenderung ihres Inhaltes erfolgen kann oder wenn die Abtretung durch Vereinbarung mit dem Schuldner ausgeschlossen ist. Ausnahmsweise ist eine Übertragung ohne Forderung dann möglich, wenn eine andere Forderung nach § 55 Abs.1 SchRG an die Stelle der abgetretenen Forderung, für welche die Schiffshypothek besteht, gesetzt wird (2). Da die Schiffshypothek keine Verkehrshypothek, sondern eine Sicherungshypothek ist, "kann der im Grundstück bei einer Verkehrshypothek mögliche Fall, dass bei gutgläubigem Erwerb der Hypothek die Forderung dieser folgt, weil sonst auf der Gläubigerseite eine Spaltung und Verdoppelung eintreten würde, bei der als Sicherungshypothek ausgebildeten Schiffshypothek nicht vorkommen" (3). Die Übertragung einer Forderung kann durch Rechtsgeschaeft des bisherigen Gläubigers vorgenommen werden (4), oder kraft Gesetzes eintreten (5), wie z.B. bei einem Erbfall.

Mit der Übertragung der Forderung geht die Schiffshypothek auf den neuen Gläubiger über (6). Auch bei einem gutgläubigen Erwerber muss die Forderung als solche bestehen, da sie nicht gutgläubig erworben werden kann.

- - - - -
- (1) SchRG § 51 Abs. 2, vgl. § 1153 Abs 2 BGB
 - (2) Siehe unter 4 die Forderungsauswechslung
 - (3) Abraham S. 266
 - (4) BGB § 398, SchRG § 51 Abs.3
 - (5) BGB § 412
 - (6) SchRG § 51 Abs.1

A- Die rechtsgeschaeftliche Übertragung
der Schiffshypothek

a. Zur rechtsgeschaeftlichen Übertragung der Schiffshypothek bedarf es der Einigung des bisherigen und des neuen Glaebigers über die Übertragung und der Eintragung in das Schiffsregister. Vor der Eintragung sind die Glaebiger an die Einigung nur gebunden, wenn ihre Erklaerungen gerichtlich oder notarisch beurkundet oder vor dem Gericht abgegeben oder bei diesem eingereicht sind (7). Die Abtretung der Forderung kann bedingt oder künftigt sein. Die Abtretung kann sich auf einen Teilbetrag oder auf die ganze Schiffshypothek erstrecken.

Sowohl der Eigentümer als auch der neue Glaebiger können sich gegenseitig die Einreden, welche in der Person des bisherigen Hypothekenglaebigers begründet waren, entgegenhalten, aber nur, wenn der neue Glaebiger die Einreden kannte oder diese sich aus dem Schiffsregister ergeben, da für diesen Fall ein gutglaebiger Erwerb durch das Schiffsregister geschützt wird. Es sind in der Hauptsache die Einreden aus den §§ 404-408 BGB. Die Einreden gegen die Forderung gelten als Einreden gegen die Hypothek. Der Eigentümer kann die Befriedigung des Glaebigers verweigern, solange dem Schuldner das Recht zusteht, das seiner Verbindlichkeit zugrunde liegende Rechtsgeschaeft anzufechten. Der persönliche Schuldner kann sich nicht auf das Rechtsverhaeltnis des Eigentümers zum Glaebiger berufen (8).

b. Soweit die Forderung auf Zinsen oder anderen Nebenleistungen gerichtet ist, die nicht spaeter als in dem Kalandervierteljahr, in dem der Eigentümer von der Übertragung Kenntnis erlangt, oder dem folgenden Vierteljahre faellig werden, kann sich der Glaebiger nicht auf den Gutglaubenschutz berufen (9). Soweit die Forderung auf Rückstaende von Zinsen oder anderen Nebenleistungen geht, oder auf Erstattung

- - - - -
(7) vgl. BGB § 1154 Abs.2
(8) vgl. BGB § 1157
(9) SchRG § 52 Abs.2

von Kosten der Kündigung und der die Befriedigung aus dem Schiffe bezweckenden Rechtsverfolgung gerichtet ist oder der Gläubiger Beträge zu fordern hat, die ihm zur Zahlung von Prämien und sonstigen Leistungen an den Versicherer aufgrund des Versicherungsvertrages gebühren, bestimmt sich die Übertragung sowie das Rechtsverhältnis zwischen dem Eigentümer und dem neuen Gläubiger nach den für die Übertragung von Forderungen geltenden allgemeinen Vorschriften des BGB § 406-408. Diese Ansprüche werden durch formlosen Vertrag abgetreten. Die Eintragung in das Schiffsregister ist erforderlich (10)

B- Oben hatten wir gesagt, dass sich der Übergang der Forderung rechtsgeschäftlich oder kraft Gesetzes vollziehen kann.

Beim gesetzlichen Übergang der Schiffshypothek ist die Eintragung in das Schiffsregister nicht notwendig. Folgendes sind die Fälle des gesetzlichen Übergangs:

a. Ist der Eigentümer nicht der persönliche Schuldner, so geht die Forderung auf ihn über, soweit er den Gläubiger befriedigt (11).

b. Die Schiffshypothek bleibt bestehen, solange die Forderung besteht oder zu Gunsten eines Dritten als bestehend gilt, auch wenn sie mit dem Eigentum in derselben Person zusammentrifft (12).

c. Befriedigt der persönliche Schuldner den Gläubiger, so geht die Hypothek auf ihn über, soweit er von dem Eigentümer oder einem Rechtsvorgänger des Eigentümers Ersatz verlangen kann (13).

d. Soweit ein Lösungsberechtigter (ein Dritter) den Gläubiger befriedigt, geht die Forderung und die Schiffshypothek auf ihn über (14).

e. Soweit der Versicherer auf Grund des §§ 34 Abs. 2 - 4 35 SchRG den Gläubiger befriedigt, geht die Schiffshypothek auf ihn über (15).

- - - - -
- (10) Abraham Seite 267
 - (11) SchRG § 44 Abs.1
 - (12) SchRG § 64 Abs.2
 - (13) SchRG § 59
 - (14) SchRG § 50 Abs.2
 - (15) SchRG § 37

f. Beim Erbfall kraft § 1922 BGB oder beim Eintritt der Gütergemeinschaft (16).

2. Inhaltsaenderung

Eine nachtraegliche Inhaltsaenderung der Schiffshypothek ist stets möglich, z.B. eine andere Zahlungsfrist oder eine Erhöhung von Zinsen oder eine Aenderung der Kündigungsbedingungen usw. Dies erfordert die Einigung des Eigentümers und des Gläubigers über den Eintritt der Rechtsaenderung und deren Eintragung in das Schiffsregister. Die Zustimmung eines Dritten, mit dessen Recht die Schiffshypothek belastet ist, ist erforderlich. Darüberhinaus bedarf die Aenderung der Zustimmung der im Range gleichstehenden oder nachfolgenden Berechtigten. Die unwiderrufliche Zustimmung ist dem Gericht oder dem gegenüber zu erklären, zu dessen Gunsten die Aenderung erfolgt.

Zu einer Aenderung der Zahlungszeit oder des Zahlungsortes, sowie zu einer Verzinslichmachung oder einer Erhöhung von Zinsen bis zu 5 % ist die Zustimmung der Berechtigten nicht erforderlich.

3. Wechsel des Schuldners

Eine Schuld kann von einem Dritten durch Vertrag mit dem Gläubiger in der Weise übernommen werden, dass der Dritte an die Stelle des bisherigen Schuldners tritt. Gemäss § 418 Abs. 1 BGB erlischt grundsätzlich mit der Schuldübernahme die für die Forderung bestimmte Schiffshypothek. Aber in manchen Fällen besteht die Schiffshypothek nach demselben Paragraphen des Gesetzes fort. Deswegen müssen wir den nur persönlichen Schuldner und den gleichzeitig dinglich haftenden Eigentümer unterscheiden, um die Voraussetzungen festzustellen

a. Der persönliche Schuldner und der Eigentümer ist dieselbe Person;

In diesem Fall geht die Schiffshypothek bei einem Schuldübernahmevertrag zwischen dem neuen persönlichen Schuldner

- - - - -

(16) BGB § 1438

und dem Gläubiger nicht unter, wenn der Eigentümer in den Schuldübernahmevertrag einwilligt (17). Abgesehen vom Falle des § 415 BGB ist bei einem Schuldübernahmevertrag zwischen dem Eigentümer und dem neuen persönlichen Schuldner keine besondere Einwilligung erforderlich (18), weil sie hier mit dem Vertrag stillschweigend abgegeben ist.

b. Eigentümer und persönlicher Schuldner sind verschiedene Personen;

In diesem Fall hängt es zur Wirksamkeit eines Schuldübernahmevertrages zwischen dem Gläubiger und dem neuen persönlichen Schuldner von der Genehmigung des Gläubigers ab. Die Genehmigung kann erst erfolgen, wenn der Schuldner oder der Dritte dem Gläubiger die Schuldübernahme angezeigt hat. Nach derselben Vorschrift ist auch bei einem Schuldübernahmevertrag zwischen dem bisherigen persönlichen Schuldner und dem neuen Schuldner eine Genehmigung erforderlich (19).

4. Forderungsauswechselung

Die Forderung der Schiffshypothek kann entweder rechtsgeschäftlich oder gesetzlich mit einer neuen Forderung ausgetauscht werden.

a. Die rechtsgeschäftliche Auswechselung: gemäss § 55 SchRG kann an die Stelle der mit der Schiffshypothek gesicherten Forderung eine neue Forderung gesetzt werden. Für die Auswechselung ist die Einigung des alten Gläubigers und des Eigentümers und, wenn die Hypothek mit dem Recht eines Dritten belastet ist, dessen Zustimmung sowie die Eintragung in das Schiffsregister notwendig. Die Zustimmung des Dritten ist dem Registergericht oder dem neuen Gläubiger gegenüber zu erklären. Sie ist unwiderruflich. Wenn die an die Stelle der bisherigen Forderung zu setzende Forderung nicht dem alten Hypothekengläubiger zusteht, ist auch seine Zustimmung erforderlich.

- - - - -

- (17) BGB § 418 Abs.1 Satz 3
- (18) BGB § 415 Abs.1
- (19) BGB § 415 Abs.1

b. Die gesetzliche Auswechslung: eine solche geschieht nur in dem Fall, dass der persönliche Schuldner, der nicht Eigentümer ist, den Hypothekengläubiger befriedigt (20), oder wenn der Versicherer die Versicherungssumme dem bisherigen Hypothekengläubiger auf Grund des §§ 34 Abs.2,3,4 und 36 SchRG zahlt (21) und aus einem besonderen Grunde eine Ersatzforderung gegen den Eigentümer hat. Diese tritt kraft Gesetzes an die Stelle der ursprünglichen Forderung.

- - - - -
(20) SchRG § 59 Abs.1
(21) SchRG § 37 Abs.1

III Das Erlöschen des Schiffspfandrechtes

Der Untergang des Schiffspfandrechtes ist von der Löschung im Schiffsregister zu trennen. Der Tatbestand des Unterganges vollzieht sich ausserhalb des Schiffsregisters. Die nachfolgende Löschung ist bloss eine Berichtigung des Schiffsregisters (1). Ist die Schiffshypothek im Register zu Unrecht gelöscht worden, so geht sie dadurch nicht unter, wohl aber kann das Schiff von einem Dritten hinsichtlich der Schiffshypothek gutglaeubig erworben werden (2). Folgendes sind die Erlöschensgründe :

A- 1. Rechtsgeschaefentliche Aufhebung

Zur Aufhebung der Schiffshypothek ist die einseitige und empfangsbedürftige Erkläerung des Glaeubigers, dass er die Schiffshypothek aufgabe, ferner die Zustimmung des Eigentümers und die Löschung der Schiffshypothek im Schiffsregister, erforderlich. Die Erkläerung des Glaeubigers ist dem Registergericht oder dem gegenüber abzugeben, zu dessen Gunsten sie erfolgt. Die Zustimmung des Eigentümers ist dem Registergericht oder dem Glaeubiger gegenüber zu erkläeren. Sie ist dann unwiderruflich. Vor der Löschung ist der Glaeubiger an die Erkläerung nur gebunden, wenn er sie dem Registergericht gegenüber abgegeben oder demjenigen, zu dessen Gunsten sie erfolgt, eine den Vorschriften der Schiffsregisterordnung entsprechende Löschungsbewilligung ausgehaendigt hat.

Die Erkläerung des Glaeubigers wird nicht dadurch unwirksam, dass er in der Verfügung beschraenkt wird, nachdem die Erkläerung für ihn bindend geworden und der Antrag auf Eintragung bei dem Registergericht gestellt worden ist (3).

-
- (1) Holzendorff S. 343
 - (2) Wegen des Verjaehrungsanspruchs gegen Eigentümer siehe unter 9 zu diesem Abschnitt
 - (3) SchRG § 56

Ist die Schiffshypothek mit dem Recht eines Dritten belastet, so ist dessen Zustimmung erforderlich. Die unwider-
rufliche Zustimmung ist dem Registergericht oder demjenigen
gegenüber zu erklären, zu dessen Gunsten sie erfolgt (4).

2. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Erlöschen der Forderung

Da die Schiffshypothek eine Sicherungshypothek ist und
keine Eigentümergrundschild kennt, erlischt sie grundsätz-
lich mit dem Erlöschen der Forderung. Der Grund des Erlö-
schens der Forderung ist gleichgültig. Er kann liegen in
Zahlung, Hinterlegung oder Aufrechnung oder aber im Erlass.
Die nachfolgenden Hypothekare rücken mit dem Erlöschen der
Hypothek grundsätzlich auf. Die Löschung im Schiffsregister
nach dem Erlöschen der Forderung ist eine blosse Berichtigung
des Schiffsregisters.

Die Schiffshypothek erlischt aber nicht im Falle des
§ 59 SchRG, wenn der befriedigende persönliche Schuldner von
dem Eigentümer oder einem Rechtsvorgänger des Eigentümers
Ersatz verlangen kann, oder wenn sich Forderung und Schuld
bei dem Bestehen eines solchen Ersatzanspruches in einer
Person vereinigen (5).

3. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Verzicht des Gläubigers auf die Schiffshypothek

Das Erlöschen auf diesem Weg erfordert eine einseitige
Verzichtserklärung des Gläubigers dem Registergericht oder
dem Eigentümer gegenüber. Sie bedarf der Eintragung in das
Schiffsregister. Ausserdem bedarf sie auch der Zustimmung
eines Dritten, wenn mit dessen Recht die Schiffshypothek
belastet ist (6). Zur Löschung der Schiffshypothek ist ferner
die Zustimmung des Eigentümers erforderlich, falls er nicht
der persönliche Schuldner ist (7). Die Löschung der Schiffs-

- - - - -
(4) SchRG § 54 Abs.2
(5) siehe Abraham S. 273
(6) SchRG § 57 Abs.2
(7) SchRO § 35

hypothek im Schiffsregister ist lediglich eine Berichtigung und aus diesem Grunde rücken die in der Reihe nachfolgenden Hypothekare auf. "Der Verzicht auf die Schiffshypothek allein bewirkt kein Erlöschen der persönlichen Forderung, es erlischt nur ihre pfandmaessige Sicherung. Der Verzicht erstreckt sich auch auf die sich aus der Schiffshypothek ergebenden Rechte. Wie der Verzicht des Glaebigers wirkt die Schuldübernahme durch einen Dritten. Dies wirkt aber nur dann, wenn der Schiffseigentümer nicht in die Schuldübernahme einwilligt" (8). Die Verzichtswirkung tritt mit Registereintragung ein.

Ein Anspruch des Schiffseigentümers gegen den Forderungsglaebiger auf Verzicht besteht dann, wenn dem Eigentümer eine Einrede zusteht, durch welche die Geltendmachung der Schiffshypothek dauernd ausgeschlossen ist (9).

Die Voraussetzungen für die Bindung des Glaebigers an die Verzichtserklaerung sind dieselben, wie bei der rechtsgeschaeftlichen Aufhebung (10).

4. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Befriedigung des Glaebigers im Wege der Zwangsvollstreckung

Die Schiffshypothek erlischt auch, wenn der Glaebiger aus dem Schiff oder soweit er aus den sonstigen Gegenstaenden, auf die sich die Schiffshypothek erstreckt, im Wege der Zwangsvollstreckung befriedigt wird (11). "Es muss also der Versteigerungserlös an ihn ausgekehrt oder die Forderung gegen den Ersteher, welcher das Bargebot nicht sogleich berichtet hat, auf den Glaebiger übertragen sein (12). Ferner erlischt die Schiffshypothek durch Zuschlag in der Zwangsversteigerung. Der Zuschlag in der Zwangsversteigerung führt zum Erlöschen der nicht durch Übernahme oder Barzahlungspflicht gedeckten Schiffshypotheken. Das Erlöschen kann den betreibenden Glaebiger selbst oder die ihm im Range nachgehenden Hypothekare treffen (13)."

- -- -- -- --
- (8) Wüstendörfer S.98, BGB §418 Abs.1 Satz 2, vgl.SchRO § 60
 - (9) SchRG § 63
 - (10) SchRG § 57 Abs.2 Satz 2
 - (11) SchRG § 57 Abs.1 Satz 2, BGB § 1181 Abs.2 u.3
 - (12) ZVG §§ 117 Abs.1, 118 Abs.1 Satz 2, 169 Abs.2
 - (13) Abraham S.273, Wüstendörfer a.a.O., ZVG §§ 52 Abs.1, 91 Abs.1 in Verb. mit § 162

5. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Ausschlussurteil eines unbekannten Schiffshypothekengläubigers durch das Aufgebotsverfahren

Ist der Gläubiger unbekannt, so kann er im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Recht ausgeschlossen werden, wenn seit der letzten sich auf die Schiffshypothek beziehenden Eintragung in das Schiffsregister zehn Jahre verstrichen sind und das Recht des Gläubigers nicht innerhalb dieser Frist von dem Eigentümer in einer nach § 208 BGB zur Unterbrechung der Verjährung geeigneten Weise anerkannt worden ist. Besteht für die Forderung eine nach dem Kalender bestimmte Zahlungszeit, so beginnt die Frist nicht vor dem Ablauf des Zahlungstages (14). In solchen Fällen muss der unbekannte Schiffshypothekengläubiger wegen seiner Person unbekannt sein.

Mit Erlass des Ausschlussurteiles erlischt die Schiffshypothek. Die persönliche Forderung des ausgeschlossenen Hypothekengläubigers bleibt von diesem Ausschlussurteil unberührt (15). Der unbekannte Gläubiger dann im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Recht auch dann ausgeschlossen werden, wenn der Eigentümer zur Befriedigung des Gläubigers oder zur Kündigung berechtigt ist und den Betrag der Forderung für den Gläubiger unter Verzicht auf das Recht zur Rücknahme hinterlegt. Die Hinterlegung von Zinsen ist nur erforderlich, wenn der Zinssatz im Schiffsregister eingetragen ist. Zinsen für eine frühere Zeit als das vierte Kalenderjahr vor Erlass des Ausschlussurteiles sind nicht zu hinterlegen (16). Mit dem Erlass des Ausschlussurteiles gilt der Gläubiger als befriedigt, sofern nicht nach den Hinterlegungsvorschriften des BGB die Befriedigung schon vorher eingetreten ist (17). Solange die Schiffshypothek nicht gelöscht ist, kann der Eigentümer im Rang und bis zur Höhe der bisherigen Belastung eine neue Schiffshypothek bestellen. Das Recht des Gläubigers auf den hinterlegten Betrag erlischt mit Ablauf von 30 Jahren

(14) SchRG § 66 Abs.1

(15) Heinerici-Gilgan S. 404, Krieger D.J. 1941, 102

(16) SchRG § 67 Abs.1

(17) § 67 Abs.2 SchRG

seit Erlass des Ausschlussurteils, wenn nicht der Gläubiger sich vorher bei der Hinterlegungsstelle meldet. Dann ist der Hinterleger zur Rücknahme berechtigt, auch wenn er auf das Recht zur Rücknahme verzichtet hat (18).

6. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Zusammen-
treffen von Schiffshypothek und Eigentum in einer
Hand

Die Schiffshypothek erlischt, wenn sie mit dem Eigentümer in derselben Person zusammentrifft (19). Die nachfolgende Löschung der Schiffshypothek im Register ist eine Berichtigung, die Nachhypothekare rücken grundsätzlich auf.

Aber § 64 Abs.2 SchRG und Schiffspfandbriefbankengesetz § 6 Abs.2 enthalten von dieser Regelung zwei Ausnahmen: Der erste Fall ist sehr selten, hierbei erlischt die Schiffshypothek nicht, solange die Forderung besteht oder zu Gunsten eines Dritten als bestehend gilt. Die Schiffshypothek bleibt bestehen, wenn das Eigentum mit der Schiffshypothek in einer Person zusammentrifft, aber der persönliche Schuldner mit dem Eigentümer nicht identisch ist. Die Schiffshypothek muss zu Gunsten eines Dritten bestehen, wenn sie mit dessen dinglichem Recht belastet ist. Den zweiten Fall bildet SchBG § 6 Abs.2: Hat eine Schiffsbeleihungsbank das Schiff, welches mit der Hypothek der Bank belastet ist, zur Verhütung eines Hypothekenverlustes erworben, so kann sie mit einer Erklärung bestimmen, dass die Hypothek bestehen bleiben soll. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Eigentum durch ein Rechtsgeschäft oder in der Zwangsversteigerung übertragen wird. Ebenfalls kommt es nicht darauf an, ob die Hypothek gemäss § 64 Abs.1 SchRG erlöschen würde. Die Erklärung ist beim rechtsgeschäftlichen Erwerb dem Registergericht, im Falle der Zwangsversteigerung dem Vollstreckungsgericht gegenüber abzugeben. " Sie wird hier, ausnahmsweise, zu einer Art Eigentümerhypothek, unterliegt als solche dem § 64 Abs.2 SchRG und darf als Deckung von Schiffspfandbriefen Ansatz gebracht werden. Es wird also

(18) SchRG § 67 Abs.3

(19) SchRG § 64 Abs.1, "Konfusion" siehe Holzendorff S.340

die betreffende Wertparzelle des Schiffes für, die Pfandbriefdeckung vorbehalten. Dagegen kann die Bank das Schiff nicht unmittelbar zur Deckung ihrer Pfandbriefe verwenden" (20).

7. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Notverkauf des Schiffes

Die Schiffshypothek erlischt ausser nach der Zwangsversteigerung im Inland auch dann, wenn der Kapitaen aus zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht einen Notverkauf des Schiffes vorgenommen hat. Aber doch tritt an die Stelle des Schiffs das Kaufgeld, solange es bei dem Kaeufer aussteht oder in den Haenden des Kapitaens ist (21).

8. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch Untergang des Schiffs

Da, wenn das Schiff untergegangen ist und nicht mehr gehoben werden kann, kein Gegenstand der Belastung mehr vorhanden ist, so erlischt die Schiffshypothek. Mit der Meldung bei dem Registergericht findet die Löschung statt. Für Gesamtlöschung des Schiffs im Schiffsregister bedarf es hierbei keiner Bewilligung der Hypothekenglaebiger, anders bei Binnenschiffen (22).

Sind beim Untergang des Schiffs nur einzelne Schiffstrümmer geborgen, (Rettungsboote, die Maschinen) an denen ein Pfandrecht bestehen könnte, so gilt die Hypothek nunmehr als Pfandrecht an beweglichen Sachen. War das untergegangene Schiff versichert, so bleibt die Schiffshypothek an den Versicherungsforderungen bestehen (23). "Im französischen, belgischen und spanischen Recht haften sie als solche dem Hypothekenglaebiger weiter, dieser hat auch ein Pfandrecht an ihrem Erlös. Die selbstaendige Belastbarkeit der Trümmer geht aber verloren, wenn sie in ein anderes Schiff eingebaut werden. Alsdann werden sie nicht nur selbst von der Haftung frei, son-

(20) Wüstendörfer S.99

(21) HGB § 764 Abs.2 in Verb. mit Abs.1

(22) SchRO § 20 Abs.1 Satz 2

(23) Siehe oben Versicherungsforderungen

dern auch vom Erlös. Auch für das deutsche Recht muss der Fortbestand der Schiffshypothek an einzelnen Trümmerteilen angenommen werden, die aber als Mobilien haften" (24).

9. Das Erlöschen der Schiffshypothek durch unrechtmässige Löschung im Schiffsregister

Ist eine Schiffshypothek im Schiffsregister zu Unrecht gelöscht, so erlischt sie, wenn der Anspruch des Gläubigers gegen den Eigentümer auf Berichtigung verjährt ist (25). Die Verjährungsfrist bestimmt sich nach §§ 194ff BGB. Mit der Verjährung der Forderung entfällt auch der Berichtigungsanspruch nach § 18 SchRG, denn inzwischen ist das Schiffsregister schon richtig geworden.

Das gleiche gilt, wenn eine kraft Gesetzes entstandene Schiffshypothek nicht in das Schiffsregister eingetragen worden ist.

10. Sonstige Gründe für das Erlöschen

Die Schiffshypothek erlischt ferner mit der präsenrechtlichen Einziehung des Schiffes, oder mit der Löschung im Schiffsregister wegen Ausbesserungsunfähigkeit, oder wenn die Schiffshypothek mit einer Frist oder Auflösung bedingt war, mit dem Eintritt des Endtermines oder der Bedingung.

B- Die Eigentümerbefugnis

Die Schiffshypothek ist eine Sicherungshypothek und kennt keine Eigentümergrundschild. Wegen dieser Form richtet sich der Bestand der Hypothek stets nach dem Bestand der Forderung. Ohne Forderung kann keine Schiffshypothek fortbestehen und nach dem Erlöschen der Forderung muss auch die Hypothek im Schiffsregister gelöscht werden. Dies bewirkt grundsätzlich das Aufrücken der Nachhypothekare. Es liegt nicht im wirtschaftlichen Interesse des Schiffseigentümers, weil das Aufrücken

(24) Abraham S. 278

(25) SchRG § 65 Abs.1 in Verb. mit § 16 SchRG

der Nachfolgenden die Möglichkeit beeinträchtigt, dem Eigentümer an der Rangstelle der bisherigen Hypothek einen neuen Kredit aufzunehmen. Dem Gedanken des schweizerischen (26) und österreichischen Rechts entsprechend ermöglicht der Gesetzgeber in § 57 Abs.3 Satz 1 SchRG dem Eigentümer im Wege der Stellenoffenhaltung für den Eigentümer an der Rangstelle der erloschenen Hypothek eine neue Schiffshypothek zu bestellen, und zwar durch folgende Bestimmung:

1. eine Schiffshypothek darf im Wege der Berichtigung nur mit Zustimmung des Eigentümers gelöscht werden (27).

2. Solange die Schiffshypothek nicht gelöscht ist, kann der Eigentümer im Rang und bis zur Höhe der bisherigen Belastung eine neue Schiffshypothek am Schiff bestellen (28) - Leere Pfandstelle - . Ist die Hypothek zum Teil erloschen, so hat der dem Gläubiger verbleibende Teil den Vorrang vor einer auf Grund dieser Eigentümerbefugnis bestellten Hypothek (29).

Die Befugnis steht dem jeweiligen Eigentümer zu, und ist kein Recht am Schiff, daher nicht übertragbar, nicht pfändbar, auch nicht eintragungsfähig.

Der Eigentümer hat diese Befugnis:

a. bei Erlöschen der Hypothekenforderung (30) z.B. Zahlung, Aufrechnung, Erlass, Hinterlegung usw., ausnahmsweise nicht aber bei Befriedigung im Wege der Zwangsversteigerung. (31)

b. bei Verzicht des Gläubigers (32), nicht dagegen bei rechtsgeschäftlicher Aufhebung im Rahmen des § 56 Abs. 1 SchRG, weil diese die Löschung im Schiffsregister erfordert.

c. bei Ausübung des Ablösungsrechtes durch den Eigentümer, der nicht der persönliche Schuldner ist, aber erst dann, wenn er anschliessend auf die Hypothek verzichtet, weil er damit die Forderung und die Hypothek erwirbt (33).

(26) Vgl. oben das schweizerische und unten das türk. Recht

(27) SchRO § 35 Abs.1

(28) SchRG § 57 Abs.3 Satz 1

(29) SchRG § 57 Abs.4

(30) SchRG § 57 Abs.3 Satz 1

(31) SchRG § 57 Abs.1 Satz 1

(32) SchRG § 57 Abs.2

(33) SchRG §§ 44 Abs.1, 64 Abs.2, 57 Abs.2, 55

d. bei Erlass eines Ausschlussurteils gegen einen unbekannten Hypothekengläubiger (34).

e. bei Vereinigung der Schiffshypothek mit dem Eigentümer in einer Person (35). Ausnahme, wenn die Hypothek dadurch nicht erlischt (36).

f. bei Schuldübernahme ohne Einwilligung des Eigentümers (37).

g. bei Erlöschen der Zwangs- oder Arresthypothek in den Fällen der §§ 870 a Abs.3 und 931 Abs. 6 in Verb. mit 870aZPO

Die Befugnis steht dem Eigentümer zu, wenn die Schiffshypothek nachweislich entstanden ist, d.h. eine Forderung für die Schiffshypothek bestanden hat. Es bedarf nicht der Zustimmung des Eigentümers zur Löschung einer eingetragenen Schiffshypothek, für welche keine Forderung entstanden war (38), weil hier keine Belastung zustandegekommen war.

War der Gläubiger im Schiffsregister falsch eingetragen und bestand trotzdem die Forderung, so bewirkt die Zahlung zu Gunsten des gutgläubigen Dritten das Erlöschen und den Übergang der Schiffshypothek (39). Der Eigentümer kann auf die Befugnis einem Dritten gegenüber verzichten, falls die Forderung erlischt. Soll diese Vereinbarung dinglich wirksam sein, so muss sie ins Schiffsregister eingetragen werden (40). Diese Eigentümerbefugnis spielt in der Praxis des Schiffspfandrechts eine wesentliche Rolle (41).

Nach der Beschlagnahme des Schiffs im Zwangsversteigerungsverfahren kann die Befugnis nur mit Zustimmung des betreibenden Gläubigers ausgeübt werden (42). Die Befugnis erlischt mit der Löschung der Hypothek oder mit der Erteilung des Zuschlages. Bei Verteilung des Erlöses ist auf sie keine Rücksicht zu nehmen.

- - - - -
- (34) SchRG §§ 66 Abs.2 Satz 2, 67
 - (35) SchRG § 64 Abs.1
 - (36) SchRG § 64 Abs.2
 - (37) BGB § 418 Abs1 Satz 2
 - (38) SchRO § 35 Abs.2
 - (39) SchRG §§ 16, 17, 57 Abs.1, 64, Wüstendörfer S. 63
 - (40) SchRG § 58
 - (41) Heinerici-Gilgan S- 248
 - (42) SchRG § 57 Abs.3 Satz 3

V I E R T E R T E I L

I Geschichtliche Entwicklung des Schiffspfandrechts in der Türkei

A. Die Grundlagen sowohl des allgemeinen als auch des Seehandelsrechts in der Türkei sind bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts entweder im religiösen islamischen Recht oder in den handelsrechtlichen Prinzipien von Byzanz zu finden, die hauptsächlich in der Basilika niedergelegt sind (1), oder in den volkstümlichen Sitten, welche sich mit der Zeit zum Gewohnheitsrecht ausgebildet haben (2), wie z.B. die Regelung der Vorschriften über die Kapitaene und die Schiffsmannschaften. Der Handel war damals vorwiegend auf die christlichen oder die jüdischen Minderheiten beschränkt, weil die türkische Bevölkerung sich durch die Auslegung ihrer Religion dem Handelsleben fern hielt. Zwar waren für die anderen Rechtsinstitutionen der Koran und die anderen Quellen der Religion zustaendig. Für das allgemeine Handels- und Seerecht fehlten jedoch Rechtslinien. Deshalb konnte das religiöse Recht die damaligen Bedürfnisse nicht befriedigen. Um den Mangel eines eigenen Handels und Seerechts auszugleichen, begnügte man sich mit den Rechtssätzen der Basilika (3). Der fremde Charakter und die veraltete Methode der Rechtssätze der Basilika erschwerten von Tag zu Tag ihre Anwendung. Ebenso wenig gelang es den volkstümlichen Sitten der wirtschaftlichen Entwicklung nachzukommen.

B. Das Fehlen eines Handelsgesetzes zwang den Gesetzgeber, ein neues Gesetz zu schaffen. Rechtsquellen aus denen der damalige Gesetzgeber ein eigenes neues Gesetz hätte kodifizieren können, waren nur in dem oben angedeuteten Umfang

— — — — —

- (1) Siehe Hirsch Handelsrecht VI. Buch Seehandelsrecht S.758f.
- (2) Siehe Göknil Seehandelsrecht S.14 f., Belbez S.1
- (3) Hirsch S. 760, Göknil a.a.O.

vorhanden. Aus diesem Grunde nahm er das zweite Buch des französischen Code de Commerce vom 10. Sept. 1807 zum Vorbild. Der Code de Commerce wurde in das türkische übersetzt und im Jahre 1864 erlassen. Infolge der Umwälzungen, die das technische und wirtschaftliche Leben gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit sich brachte, war auch dieses Gesetz nicht mehr in der Lage, die neu auftauchenden Fragen und Probleme zu bewältigen. So enthielt es unter anderen keine Regelung über das Schiffspfandrecht (4).

C. Die neue Türkei, die auf zahlreichen Gebieten Neuerungen einführte, befasste sich auch mit den juristischen Reformen. Aus diesem Anlass ist das Zivilgesetzbuch der Schweiz, ebenso wie das Seerecht aus dem deutschen Handelsgesetzbuch vom 15. Mai 1897 übernommen worden. Letzterem wurden gleichzeitig das deutsche Flaggengesetz vom 22. Juni 1899 und die Vorschriften der §§ 1259-1270 des BGB eingefügt. Die derart zusammengefassten und übernommenen Vorschriften sind als das türkische Seerecht am 22. November 1929 in Kraft getreten. Das allgemeine Handelsrecht war dagegen als eigenes türkisches Gesetz geschaffen worden.

Aus verschiedenen Gründen, die im folgenden des Näheren zu erörtern sein werden, haben sich die mit einigen Änderungen übernommenen Bestimmungen des BGB über das Schiffspfandrecht nicht bewahrt (5).

a. Die Vorschriften des BGB über das Schiffspfandrecht verwiesen auf bestimmte Paragraphen des BGB, der ZPO und der KO. Wie Hirsch gemeint hat (6), überliessen die Verweisungen, die im Seehandelsrecht nicht geregelten Fragen den betreffenden Vorschriften des Sachenrechts im BGB. Diese Verweisungen des BGB hätten mit den entsprechenden Artikeln des TZGB in Einklang gebracht werden müssen. Stattdessen bestimmten die Verweisungen des türkischen Seerechts nicht ausdrücklich, welche Artikel des TZGB Anwendung finden sollten. Vielmehr

- - - - -
- (4) Siehe das franz. Recht. In Frankreich wurde die Schiffshypothek erst mit dem Gesetz vom 10. Juli 1885 anerkannt.
- (5) Hirsch gibt folg. Gründe für die Unanwendbarkeit des türk. Seerechts: a. Übersetzungsfehler, Art. 1454 (§ 1266 BGB) bildet dafür ein Beispiel
b. Inhaltsmaengel
c. Andere formelle Maengel. Siehe Hirsch S. 762
- (6) Hirsch S. 767

enthielten sie nur eine generelle Verweisung. In diesen Faellen waren Rechtslehre und Rechtssprechung massgebend. Unter anderem war auf der einen Seite das Pfandrecht an einem Schiff nach Art. 23 des TZv. und KG als ein Pfandrecht am Grundstück bezeichnet. Auf der anderen Seite fanden die Vorschriften des TZGB über das Fahrnispfandrecht gemäss Art. 1454 Anwendung, soweit sich darauf, dass der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben. Diese gesetzestechnischen Mängel in einzelnen Bestimmungen verschiedener Gesetze erschwerten deren Anwendbarkeit. Ausserdem war das türk. ZGB, wie bereits oben erwähnt, und die anderen betreffenden Gesetze nicht von Deutschland, sondern von der Schweiz übernommen. Zur Klärung des Problems sollen einige Beispiele dienen: Das THGB vom 13.5.1929 enthielt im Art. 1429 lediglich die Bestimmung, dass sich das Rangverhältnis nach den Vorschriften über Grundstücke des TZGB richtet. Dagegen blieb die Frage gänzlich offen, nach welchen Gesichtspunkten das Rangverhältnis zwischen Schiffspfandrecht und anderen beschränkt dinglichen Rechten bestimmt werden sollte, wenn das Schiff gleichzeitig mit diesen belastet war. Daher bestand es als das Problem, ob überhaupt andere beschränkt dingliche Rechte an einem Schiff bestellt werden können. Hierüber war im Gesetz keine Vorschrift zu finden. Ein weiteres Beispiel: Nach Art. 1453 desselben Gesetzes erstreckt sich das Pfandrecht auf die Zubehörstücke und Bestandteile, die in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind. Dies ist in der Praxis missverstanden worden. Infolgedessen hat sich die Pfandhaftung der Forderung auf die Mietzins- und Versicherungsforderung des Eigentümers erstreckt (7). Grund dieses Missverständnisses war, dass hinsichtlich der Art. 778 und 794 des TZGB die Mietzins- und Versicherungsforderungen des Eigentümers des Grundstücks für die Hypothekenforderung haften und eine gesetzwidrige Auslegung der Artikel auf das Schiffspfandrecht sinngemäss Anwendung gefunden haben.

b. Ausserdem hat die Türkei eine Verordnung über die Registrierung von türkischen Schiffen aufgenommen, welche weder mit den allgemeinen Bestimmungen des türkischen Seerechts

- - - - -

(7) Siehe Belbez S. 17, Göknil S. 170, anderer Meinung Hirsch S. 782

noch der deutschen Registerordnung in Einklang stand (8).

c. Wesentliche Gründe, die die Notwendigkeit einer neuen gesetzlichen Regelung rechtfertigten, ergibt die folgende Darstellung des Schiffspfandrechts nach dem alten Gesetz. Nach ihm sind zwei Arten von Schiffspfandrechten zu unterscheiden : erstens das gesetzliche, zweitens das vertragliche. Ein vertragsmaessiges Schiffspfandrecht kann nur an den Schiffen bestellt werden, die im Schiffsregister eingetragen sind. In den übrigen Faellen muss eine dingliche Belastung wie an beweglichen Sachen erfolgen. Die Schiffshypothek ist auf jeden Fall eine Sicherungshypothek. Zu ihrer Entstehung ist die Einigung des Schiffseigentümers und der Forderungsgläubiger und ferner die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich. Es ist nicht vorgeschrieben, dass Schuldner und Eigentümer identisch sein müssen. Gemaess der Vorschriften des Art. 10 der Schiffsregisterverordnung bedarf die Einigung der schriftlichen Form, die Unterschriften müssen öffentlich beglaubigt sein (9). Die Hypothekenbestellung ist auf dem Schiffszertifikat einzutragen (10). Nach Art.1448 Abs.2 sind der Gläubiger, der Geldbetrag der Forderung und für den Fall, dass sie verzinslich ist, der Zinssatz einzutragen. Belbez ist hier der Meinung, dass für die Entstehung der Hypothek nur die richtige Eintragung des Gläubigers wesentlich sei. Der Geldbetrag der Forderung dagegen brauche nicht ihr wirklicher Betrag zu sein, Geldbetrag und Zinsen seien von Bedeutung für den Umfang der Pfandhaft, nicht aber für ihre Entstehung (11). Nach Art. 1451 Abs.2 muss die Eintragung im Schiffsregister berichtigt werden, wenn ihr Inhalt bezüglich des Pfandrechts nicht mit der dem Pfandrecht zugrunde liegenden Einigung übereinstimmt (12).

- - - - -

(8) Siehe Göknil S.44ff., Belbez S.3

(9) Vgl.Schaps § 1269.Verordnung über Registrierung von türkischen Schiffen vom 16.5.1931 Art.10 "Zum Zweck der Eintragung eines Schiffes und Ausstellung des Schiffszertifikats oder zwecks Eintragung von Veraenderungen der in den Art. 3 u. 4 erwaehten Rechtsverhaeltnisse ist an die Registerbehörde ein Antrag zu stellen. Dem Antrag sind die Personalien der Beteiligten, sowie die Urkunden über das Verfügungsrecht am Schiff und die Aenderung der Rechtsverhaeltnisse beizufügen. Die Unterschriften auf diesen Urkunden müssen öffentlich beglaubigt sein."

(10) Art. 1449 Abs.2 des alten THGB,vgl.das alte deutsche Recht §120 Fr. GG.,Behn S.77

(11) Belbez S.14, die selbe Ansicht Göknil S.172,Wüstendörfer HB S. 246, Pappenheim S. 145 (12) Hirsch S. 781

Eine nachtraegliche Verzinsung oder Erhöhung des Zinssatzes war ausgeschlossen, weil das alte THGB darüber schwieg. Dagegen war es für die Grundstückshypothek im Art. 790 Abs.2 des TZGB gestattet.

Die Haftung für Bestandteile und Zubehör war abweichend vom heutigen und deutschen Recht geregelt. Der Unterschied lag darin, inwieweit die Zubehörstücke und die Bestandteile für die Schiffshypothek hafteten. Nach den genannten Rechten geht die Mithaftung durch die ordnungsmaessige Aufhebung der Zubehöreeigenschaft oder durch die Veraeussierung und Entfernung vor der Beschlagnahme unter, es sei denn, dass die Entfernung der Bestandteile lediglich zu einem vorübergehenden Zweck erfolgt (13). Eine aehnliche Bestimmung enthielt das alte THGB nicht, es sah lediglich im Art. 1453 vor, dass sich das Pfandrecht auf das Zubehör erstreckt, mit Ausnahme der Teile, die nicht in das Eigentum des Eigentümers gelangt sind. Infolgedessen war es nicht zu ersehen, wie lange die Haftung der Zubehörstücke und Bestandteile dauert, ob sie nur hafteten, solange sich Zubehör und Bestandteile auf dem Schiff befanden oder auch im Falle der Veraeussierung und Entfernung oder Aufhebung der Zubehöreeigenschaft. Alle diese Fragen waren unbeantwortet. Würde man die letztere Frage bejahen, d.h. im Falle deren Veraeussierung und Entfernung oder bei der Aufhebung der Zubehöreeigenschaft eine Weiterhaftung dieser Gegenstände annehmen, so blieb immer noch zu entscheiden, wie lange die Haftung nach Veraeussierung oder Aufhebung fort dauert. In der Judikatur ist das Problem nicht behandelt worden. Hätte man angenommen, dass die Haftung dieser Gegenstände unbeschränkt fort dauert, so wären die wirtschaftliche Bewegungsfreiheit des Eigentümers unerträglich eingeengt und gutgläubige Dritte nicht geschützt worden. Hätte man dagegen angenommen, dass die Haftung sofort mit der Veraeussierung oder Aufhebung endet, so wäre die Sicherheit des Gläubigers gefährdet worden (14).

Die Haftung des Schiffspfandrechts erstreckte sich im Gegensatz zu dem geltenden Recht nicht auf die Versicherungs-

(13) Siehe oben S.45

(14) Derselben Meinung Belbez S. 16

forderungen (15).

Das Schiffspfandrecht hatte nach dem alten THGB weder den Charakter einer Grundstückshypothek noch eines Fahrnispfandrechts, da die hierfür in Betracht kommenden Vorschriften in mancher Hinsicht auf das Grundstücksrecht des TZGB verwiesen. Es kann jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass das Grundstück seinem Wesen nach eine unbewegliche Sache ist, während das Schiff stets eine bewegliche Sache ist. Fanden also nicht alle Vorschriften des Grundstücksrechts wegen der Verschiedenheit des Wesens des Pfandobjektes keine analoge Anwendung, so blieben Lücken bestehen (16). Die Lücken sind gemaess Art. 1454 (17) mit den Bestimmungen des Fahrnispfandrechts zu ergaenzen. Das bedeutete jedoch, dass, soweit für das Pfandrecht die Vorschriften des Grundstücksrechts keine Anwendung fanden, das Schiff als bewegliche Sache behandelt wurde. Also war das Schiff nach demselben Gesetz teils als bewegliche, teils als unbewegliche anzusehen. In Wirklichkeit hat jedoch das Schiff ein eigenartiges Wesen, das weder als bewegliches noch unbewegliches zu erfassen ist.

D. Dies waren kurze Kritiken der Vorschriften des alten Gesetzes über das Schiffspfandrecht. Ausser diesen Gründen können wir mit Hirsch (18) hervorheben, dass der grösste Teil der Bestimmungen des deutschen Seerechts aus dem ADHGB vom Jahre 1861 stammt, also aus einer Zeit als noch die Segelschiffahrt vorherrschte und der Liberalismus die allgemeinen Prinzipien des Wirtschaftslebens noch vorschrieb.

-- -- -- -- --

- (15) Hirsch vertritt in S. 782 die gleiche Ansicht, Belbez S. 17 ist dagegen der Meinung, dass die Pfandhaftung sich sowohl auf die Versicherungsforderungen des Eigentümers als auch auf die Mietzinsforderungen erstrecke. Aber Art. 1453 war darüber sehr klar, dass das im Eigentum des Eigentümers gelangene Zubehör für das Pfandrecht mithaftete. Die Gedanken, dass die Vorschriften des TZGB hierüber eine analoge Anwendung finden sollten, sind mit dem Wortlaut des Gesetzes nicht zu identifizieren. Vgl. S. 93 Anm. 7 zu diesem Abschnitt.
- (16) Belbez S. 11
- (17) Art. 1454 "Die Vorschriften über das Fahrnispfandrecht gelten sinngemaess, soweit sich daraus, dass der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben.
- (18) Hirsch S. 775

Dagegen hatte die Türkei mit den im Jahre 1926 erhaltenen Kabotagerechten die Schifffahrt zwischen ihren Häfen den einheimischen Schiffen vorbehalten. Darüber hinaus wurde der Schifffahrtsbetrieb in den türkischen Häfen im Jahre 1933 verstaatlicht (19). Der Grund dazu liegt kurz im folgenden:

Zwar hatte sich die Türkei die Kabotagerechte nunmehr vorbehalten. Sie war jedoch im Schiffsverkehr unerfahren. Die Konkurrenz, sowohl unter den privaten als auch zwischen den staatlichen Unternehmungen, hatte ein unerträgliches Ausmass angenommen. Der staatliche Eingriff war daher unvermeidbar geworden. Infolgedessen wurde die Schifffahrt vom Staat monopolisiert. Doch wurde im Gegensatz zur Passagierschifffahrt die Frachtschifffahrt nicht verstaatlicht. Aus diesem Anlass kam eine Aktiengesellschaft zustande, die vom Staat finanziert wurde.

Von den Übersetzungsfehlern und formellen Mängeln abgesehen waren die Gegensätze zwischen den dem Gesetz zugrundeliegenden Prinzipien und den heutigen Verhältnissen mit einigen Verbesserungen dieses Gesetzes nicht zu beseitigen und daher war ein neues Gesetz unentbehrlich geworden. Noch im Jahre 1937 wollte die Regierung eine neues Gesetz entwerfen (20). Aus verschiedenen Gründen konnte es bedauerlicherweise nicht vollzogen werden. Endlich beauftragte die Regierung Prof. Hirsch, einen Entwurf über das Handelsrecht einschliesslich des Seerechts vorzubereiten. Der Entwurf wurde anfangs 1951 durch die Regierung in das Parlament eingebracht und im Parlament durch den zuständigen Justizausschuss bis zum 4.6.1956 zu einer Novelle umgearbeitet. Die vom Parlament am 29.6.1956 angenommene Novelle ist dann schliesslich am 1.1.57 in Kraft getreten.

Die Artikel 866 bis 944 des neuen THGB über die Schiffshypothek sind, von einigen Ausnahmen abgesehen, eine wörtliche Übernahme des deutschen SchRG vom 15.11.1940. Der Justizausschuss hatte nur einige Vorschriften des erwähnten Gesetzes nicht mit in die Novelle übernommen, um die Vorschriften über die Schiffshypothek der Regelung des Grundpfandrechts nach

- - - - -
(19) Hirsch S. 773, Belbez S. 29, Wolff-Raiser S. 474
(20) Siehe darüber Belbez S. 20

TZGB anzupassen. Dadurch ist aber der Charakter des deutschen SchRG nicht verloren gegangen. In diesem Teil der Arbeit sollen die Neuerungen des heutigen türkischen Rechts und die Abweichungen von seinem Original dem deutschen SchRG dargestellt werden.

II Die Entstehung der Schiffshypothek nach neuem Recht

1. Allgemeine Voraussetzungen

Die Bestellung der Schiffshypothek ist ihrem Wesen nach auch im neuen türk. Recht ein zweiseitiges Rechtsgeschäft. Es bedarf daher zunächst der Willenseinigung der Beteiligten darüber, dass zur Sicherung der Forderung des Gläubigers eine Hypothek an dem Schiff errichtet werden soll. (1) Hinzu kommen muss die Eintragung in das Schiffsregister. Die Bestellung einer Schiffshypothek entspricht also der Regelung über die Errichtung eines Grundpfandrechts. Da die Entwicklung der Handelsflotte der Türkei heute nur mit Schiffen möglich ist, die im Ausland bestellt oder dort angekauft worden sind, sah sich der türkische Gesetzgeber gezwungen, folgende Vorschriften abweichend von dem deutschen Recht zu treffen. "Die Hypothek an einem Schiff, welches im Ausland angekauft oder dort im Auftrag des türkischen Eigentümers gebaut wird, und noch nicht in das türkische Schiffsregister eingetragen ist, wird in dem Schiffszertifikat vermerkt; dies gilt als Eintragung im Schiffsregister. Bei der endgültigen Registrierung des Schiffes in das Register wird dieser Vermerk von Amts wegen eingetragen". (2) Durch diesen Gesichtspunkt hat sich die türkische Vorschrift an die französische *hypothèque maritime* angenähert (3) und denjenigen Eigentümern, die bei dem Kauf eines Schiffes über geringeres Kapital verfügen können, die Möglichkeit gegeben, mit Hilfe der Hypothek einen eigenen Schiffspark aufzubauen.

Dagegen verlangt der letzte Absatz desselben Artikels, abweichend vom deutschen Recht, die schriftliche Form für die Einigung über Entstehung der Hypothek und notarische Beglaubigung der Unterschriften der Beteiligten. Die Gründe dazu liegen in dem Bestreben, die Vorschriften des TZGB über die Errichtung einer Grundstückshypothek mit den Vorschriften des THGB in Übereinstimmung zu bringen.

(1) Siehe THGB Art. 876 Abs.1 Satz 1, vgl. oben im II.Teil S.30

(2) THGB Art. 876 Abs.1 Satz 2

(3) *Hypothèque maritime* Art. 7, Ges.vom 10.7.1885

Die Vorschriften des § 3 Abs. 2 u. 3 des deutschen SchRG waren zwar noch im Entwurf zum neuen THGB vorhanden. Sie sind jedoch aus folgenden Gründen und meines Erachtens zu Recht nicht übernommen worden. " Die Einigung über die Entstehung der Schiffshypothek ist sowohl nach § 3 Abs.2 SchRG als auch nach dem entsprechenden Artikel des Regierungsentwurfs an keine Form gebunden. Es ist lediglich vorgeschrieben, dass die Beteiligten vor der Eintragung an die Einigung nur gebunden sind, wenn die Eintragungsbewilligung vor dem Registergericht abgegeben oder der Antrag darüber bei diesem eingereicht ist, oder wenn die Erklärungen, welche grundsätzlich formlos sind, in der Form der öffentlichen Beurkundung niedergeschrieben sind. Diese Regelung ist aus praktischen Gründen als nachteilig anzusehen. Es ist viel zweckmaessiger, die Einigung über die Errichtung von Schiffshypotheken in schriftlicher Form niederzulegen und diese Verträge gleichzeitig als endgültige Entscheidung der Beteiligten zu betrachten. Aus diesem Grunde sind sie in schriftlicher Form abzufassen und die Unterschriften der notarischen Beurkundung zu entwerfen. Ist diese Form jedoch erfüllt, so kann keine Rede mehr davon sein, dass die Beteiligten von ihren Erklärungen abweichen können. Reicht der mit dem schriftlichen Vertrag an seiner Willenserklärung gebundene Eigentümer den Antrag bei dem Registergericht ein, oder haendigt er dem Glaebiger eine den Vorschriften der Eintragung entsprechende Eintragungsbewilligung aus, so wird die Schiffshypothek in das Register eingetragen. Reicht er dies nicht ein, oder verweigert er ihm die Aushaendigung der Eintragungsbewilligung, so verschafft sich der Glaebiger bei dem Gericht einen Titel auf Eintragungsbewilligung der Schiffshypothek. Dieser Titel gilt als Eintragungsbewilligung des Eigentümers, bzw. als Eintragungsantrag.

Der dritte Absatz des dem § 3 Abs.3 SchRG entsprechenden Artikels ergibt sich aus den allgemeinen Vorschriften des TZGB und ist daher überflüssig." (4) Nach dem türkischen Recht ist auch die Schiffshypothek an Schiffen, Schiffsbauwerken, Schiffsanteilen zu bestellen (5).

(4) Novelle zum THGB S. 399

(5) Vgl. oben S.31

A. Das Schiff

Um das Schiff hypothekarisch belasten zu können, ist das Eingetragensein des Schiffes im Register erforderlich und genügend. Erforderlich, weil die Schiffshypothek nur an eingetragenen Schiffen entstehen kann. Genügend, weil das Gesetz keine sonstigen Bedingungen vorausgesetzt hat.

Entsprechend der gesetzlichen Regelung können auch hier systematische eingetragene und nichteingetragene Schiffe unterschieden werden:

a. Das eingetragene Schiff

Bei der Eintragung der Schiffshypothek nach Art. 893 Abs.1 des THGB müssen die nach § 24 Abs.1 SchRG erforderlichen Angaben eingetragen werden. Haftet die Schiffshypothek für eine Forderung, deren Gegenstand kein Geld ist, so muss an Stelle des Geldbetrages ihr Wert in türkischer Währung im Schiffsregister angegeben werden. Diese Neuerung hat der Gesetzgeber eingeführt, um die Vorschriften des THGB denen der TZGB anzugleichen. Auf diesem Gebiete des Grundstücksrechts ist eine derartige Regelung (6) zu befürworten, da an Grundstücken ausser der Hypothek und dem Niessbrauch noch andere sachenrechtliche Belastungen, wie Dienstbarkeiten und Grundlasten bestellt werden können. Diese Möglichkeit ist aber für Schiffe nicht vorgesehen (7). An ihnen können dagegen nur Hypotheken und Niessbrauch errichtet werden. Jede Forderung besitzt einen Geldwert, ebenso besitzen die Dienstbarkeiten und Grundlasten einen in Geld ausdrückbaren Wert. Folglich könnte man auch an Schiffen solche Belastungen bestellen, indem man im Schiffsregister deren Geldwert angibt. Dieses Ergebnis entspricht jedoch weder dem Zweck der Schiffshypothek noch dem Wunsch des Gesetzgebers, der bei der Begründung die Ansicht vertreten hat, dass die Vorschriften des

(6) Siehe TZGB Art. 766, Göktürk S.1034 f.

(7) "Am Schiff kann ausser Schiffshypothek und Niessbrauch und an der Schiffshypothek nur ein dingliches Recht, ein Pfandrecht errichtet werden. Sonstige dingliche Rechte am Schiff sind nicht zu bestellen." Die Begründung des Entwurfes S.47, Wolff-Raiser S.748

Sachenrechts des TZGB auf Schiffe keine analoge Anwendung finden sollten (8). Es waere daher vorzuschlagen, dass die Angleichung wieder ruckgaengig gemacht wird.

Artikel 893 Abs.3 des THGB enthaelt folgende, dem Art 844 des TZGB entsprechende, jedoch vom deutschen Recht abweichende Vorschrift: Anleiheobligationen, die auf den Namen der Glaebiger oder auf den Inhaber lauten, können mit einer Schiffshypothek sichergestellt werden:

1. Da ch Errichtung einer Hypothek an dem Schiff für das ganze Anleihen und die Bezeichnung eines Stellvertreters für die Glaebiger und den Schuldner,
2. durch die Errichtung einer Schiffshypothek für das ganze Anleihen zu Gunsten der Ausgabestelle und Bestellung eines Pfandrechts an dieser Hypothekenforderung für die Obligationsglaebiger.

b. Das nichteingetragene Schiff

Die Vorschriften des TZGB über das Eigentum und die Bestimmungen der beschraenkt dinglichen Rechte für die beweglichen Sachen sind auch für das nichteingetragene Schiff anzuwenden (9).

c. Der Schiffsanteil

Das THGB enthaelt bedauerlicherweise keine Vorschrift über die hypothekarische Belastung eines Schiffsanteiles. Eine solche Belastung ist jedoch durch die analoge Anwendung der Vorschriften des TZGB über die Bestellung einer Hypothek an einem Grundstücksanteil möglich. Nach dem Art.769 Abs.2 des TZGB können die Teile eines Grundstücks nicht verpfandnet werden, solnage dessen Teilung im Grundbuch nicht erfolgt ist (10). Folglich kann nur ein Teil des Grundstücks bzw. des Schiffes eines Alleineigentümers nicht mit einer Hypothek belastet werden. Steht ein Schiff in Miteigentum, so kann jeder Eigentümer seinen Anteil mit der Schiffshypothek belasten (11). Dazu ist erforderlich die Einigung und die Eintragung in das Schiffsregister. Der Zustimmung der übrigen Miteigentümer bedarf es hierzu nicht. Bei der Eintragung ist

- - - - -

(8) Siehe Novelle S.400 und Entwurf S.44

(9) THGB Art. 867 Abs.1 Satz 1

(10) Vgl. § 8 Abs.3 SchRG

(11) Siehe THGB Art 772, vgl. § 1114 BGB

der Eigentumsanteil, der jenem Miteigentümer zusteht, im Register anzugeben. "Erwirbt ein Miteigentümer einen weiteren Anteil an dem Schiff, gleichgültig ob er dadurch Alleineigentümer wird oder Teileigentümer bleibt, so kann er nunmehr weder seinen früheren noch den hinzu erworbenen Bruchteil allein belasten, sondern nur seinen jetzigen Gesamtanteil oder das Eigentum am ganzen Schiff (12)." Steht dagegen ein Schiff in Gesamthandseigentum, so kann es nur insgesamt und im Namen aller Eigentümer belastet werden (13).

Die Errichtung einer Schiffshypothek an einer Schiffspart erfolgt gemäss Artikel 965 Abs.4 des THGB (14) wie die Belastung eines Miteigentumsanteils, da unter der Schiffspart nicht nur die Part des Mitreeders einer Partenreederei zu verstehen ist, sondern gleichzeitig der bruchteilsmaessige Miteigentumsanteil jedes Mitreeders am Schiff (15).

Die Haftung der Hypothek an der Schiffspart erstreckt sich nicht auf den gesellschaftsrechtlichen Anteil der Reederei sondern nur auf den Miteigentumsanteil am Schiff der Reederei. Die Verpfaendung der gesellschaftsrechtlichen Anteile einer Reederei erfolgt dagegen nach den Vorschriften über die Verpfaendung von Rechten. Nach dem Art.869 Abs.2 des TZGB erfolgt die Bestellung des Pfandrechtes an einem Recht nach den Bestimmungen, die zur Übertragung des Rechtes vorgesehen sind. Es bedarf also nach dem Art. 965 Abs.1 des THGB der Einigung und der Eintragung in das Schiffsregister.

2. Die Begründung des Schiffspfandrechts

Die klarsten Ausführungen über die Begründung der Schiffshypothek finden wir in der Begründung des Entwurfs: "Die Existenz der Schiffshypothek haengt von dem Vorhandensein der

(12) Abraham S.143, Staudinger Anm. 2c a §1114 BGB

(13) TZGB Art. 772 Abs.2

(14) THGB Art. 965 Abs.4 "Allein die Belastung eines Anteiles am Schiff in der Reederei vollzieht sich nach den Vorschriften einer Schiffshypothek." Vgl.das deutsche Recht oben S.34ff., siehe Belbez S.21f., Göknil, S.170

(15) THGB Art. 951 Abs.1 lautet: "Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinsam nach Bruchteilen stehendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Partenreederei."

Forderung ab. Infolgedessen kommt die Schiffshypothek, auch wenn sie im Register eingetragen ist, nicht zustande, wenn das der persönlichen Forderung zu Grunde liegende Rechtsgeschaeft aus irgend einem Grunde nichtig oder ungültig ist. Ein gutglaebiger Dritter erwirbt eine eingetragene, aber in Wirklichkeit nicht entstandene Hypothek auch dann nicht, wenn er auf den Inhalt des Schiffsregisters vertraut. Denn die Vermutung des Art. 884 Abs.2 (§15`Abs.2 SchRG) bezieht sich nicht auf die Existenz der eingetragenen Schiffshypothek, sondern auf die Berechtigung des eingetragenen Hypothekenglaebigers einer in Wirklichkeit entstandenen Schiffshypothek(Negative Publizitaet). Ebenso ist der Inhalt des Schiffsregisters bei der rechtsgeschaeftlichen Übertragung gemaess Art. 885 (§16 SchRG) zu Gunsten eines gutglaebigen Dritten als richtig anzusehen, soweit es sich auf die Hypothek bezieht. Es ergibt sich also, dass das Wesen der Schiffshypothek nicht mit dem des Schuldbriefs oder des Gültes, sondern mit dem Wesen der einfachen Hypothek übereinstimmt. Der Grund hierzu liegt darin, dass die Schiffshypothek mehr ein Mittel ist, den Kreditbedarf zu decken, als ein Umlaufswert darstellt." (16) Das im zweiten Teil bei der Begründung des Schiffspfandrechts in Bezug auf den Schuldner und Glaebiger gesagte gilt entsprechend für das türkische Recht. In diesen Fragen besteht zwischen beiden Rechten kein Unterschied.

3. Rangverhaeltnisse

Das TZGB kennt das System der festen Pfandstelle für Rangverhaeltnisse. Der Gesetzgeber hat wie der Entwurf, der die gleitende Rangordnung des SchRG nicht beibehalten, auch im türkischen Seerecht die feste Pfandstelle vorgezogen. Die Rangverhaeltnisse unter den beschränkt dinglichen Rechten am Schiff sind in folgende Reihenfolge zu bringen.

a. Sind mehrere Schiffshypotheken in das Schiffsregister eingetragen, so haben sie das Befriedigungsrecht nach ihrem Range im Register. Ihr Rangverhaeltnis bestimmt sich nach dem System der festen Pfandstelle. Die Hypotheken können nach beliebigem Rang durch freie Vereinbarung der Parteien, also nicht unbedingt durch Gesetz, errichtet werden, sobald ein bestimmter Betrag als Vorgang bei der Eintragung im Schiffs-

- - - - -

(16) Die Begründung des Entwurfs S. 49

register angegeben ist (17). Haben sie den gleichen Rang, so haben die Hypothekengläubiger den Anspruch auf gleichmässige Befriedigung aus dem Erlös. Die hypothekarische Sicherung ist auf die Pfandstelle beschränkt, die bei der Eintragung angegeben wird. Sind die Hypotheken verschiedenen Ranges auf ein Schiff errichtet, so hat bei Löschung einer Hypothek der nachfolgende Hypothekengläubiger keinen Anspruch darauf, in die Lücke nachzurücken. Anstelle der getilgten vorgehenden Schiffshypothek darf eine andere errichtet werden. Dies gibt aber in folgenden zwei Fällen nicht:

1. Vereinbarungen über das Nachrücken von Hypothekengläubigern haben nur dann dingliche Wirkung, wenn sie im Register vorgemerkt sind.
2. Ist eine Schiffshypothek ohne Vorhandensein einer vorgehenden im späteren Rang errichtet, hat der Schuldner über einen vorgehenden Titel nicht verfügt, oder beträgt die vorgehende Forderung weniger als eingetragen ist, so wird bei der Hypothekenverwertung der Erlös aus der Hypothek ohne Rücksicht auf die leeren Pfandstellen den wirklichen Hypothekengläubigern nach ihrem Range zugewiesen (18).

Das Rangverhältnis kann nachträglich geändert werden. Dazu ist die Einigung des zurücktretenden und des vortretenden Berechtigten und die Zustimmung des Eigentümers erforderlich. Die Einigung muss notariisch beglaubigt sein. Ausserdem muss sie in das Schiffsregister eingetragen werden. Da das TZGB ohne weiteres den Rangvorbehalt und die Eigentümerbefugnis enthält, hat das THGB die Vorschriften der §§26 Abs. 4 und 57 Abs.3 SchRG nicht ausdrücklich übernommen (19).

b. Rangverhältnis zwischen Schiffshypothek und Niessbrauch richtet sich nach dem Zeitpunkt der Eintragungen. Wird nach der Errichtung einer Schiffshypothek ein Niessbrauch an das Schiff gelegt, ohne dass der Hypothekengläubiger zu-

- -- -- -- --
- (17) THGB Art.894 "Die Rangverhältnisse der Schiffshypotheken richten sich nach den Vorschriften des TZGB über Grundpfandrecht." TZGB Art.930 Abs.1 "Die dinglichen Rechte entstehen und erhalten ihren Rang und ihr Datum durch die Eintragung in das Grundbuch."
- (18) TZGB Art. 786 Abs. 1 u. 2 und 787
- (19) Siehe Anm. 16 zu diesem Abschnitt

gestimmt hat, so geht die Hypothek dem spaeteren Niessbrauch vor, und dies wird gelöscht, sobald bei der Hypothekenverwertung der Bestand des Niessbrauchs den vorgehenden Hypothekengläubiger schädigt (20). Gleichzeitig eingetragene Belastungen beider Arten haben den gleichen Rang (21).

c. Gemäss Artikel 1257 des THGB haben die Schiffsgläubigerrechte gegenüber anderen vertraglich dinglichen Rechten am Schiff ein Vorzugsrecht. Ausserdem ist nach dem neuen HGB den Werftinhabern das gesetzliche Pfandrecht, im Einklang mit den Vorschriften des TZGB, in der Weise zuerkannt worden, dass sie für ihre Forderungen aus dem Bau oder Ausbesserung eines Schiffes ein Pfandrecht am Schiffsbau oder an dem ausgebesserten Schiff erhalten (22). Diese Hypotheken haben folgende Rangstellung:

aa. Gelangen mehrere gesetzliche Schiffshypotheken zur Eintragung, so haben sie, auch wenn sie von verschiedenem Datum sind, den gleichen Rang an dem Hypothekengegenstand (23).

bb. Diese gesetzliche Schiffshypothek hat den anderen vertraglichen Schiffshypotheken gegenüber ein mittelbares Vorzugsrecht. Es äussert sich folgendermassen: Diese gesetzliche Schiffshypothek des Inhabers einer Schiffswerft kann von dem Zeitpunkt an, da er sich zu dem Schiffsbau oder Ausbesserung verpflichtet hat, in das Schiffsregister eingetragen werden. Die Eintragung hat bis spaetestens drei Monate nach der Vollendung seiner Arbeit zu geschehen. Sie darf nur erfolgen, wenn die Forderung vom Schiffseigentümer anerkannt oder gerichtlich festgestellt ist und kann nicht verlangt werden, wenn der Eigentümer für die angemeldete Forderung hinreichende Sicherheit leistet (24). Kommen in diesem Fall die Forderungen der gesetzlichen Schiffshypotheken bei der Verwer-

(20) TZGB Art. 784 Abs.2

(21) THGB Art. 945 Abs.2 Satz 2

(22) THGB Art. 877 "Der Inhaber einer Schiffswerft kann für seine Forderung aus dem Bau oder der Ausbesserung eines Schiffes die Einräumung einer gesetzlichen Schiffshypothek an demselben Schiffsbauwerk oder demselben Schiff verlangen. Er verliert das Hypothekenrecht nicht dadurch, auch wenn er darauf vorher verzichtet. Über die Entstehung dieser gesetzlichen Hypothek sind die Vorschriften der Art.809,810 und 811 des TZGB anzuwenden."

(23) Vgl. TZGB Art. 810

(24) TZGB Art. 809

tung des Gegenstandes zu Verlust, so ist der Ausfall aus dem Verwertungsanteil der vorgehenden Hypothekengläubiger zu ersetzen, sofern das Schiff durch ihre Hypotheken in einer für sie anerkegnbaren Weise zum Nachteil der Werftinhaber belastet worden ist. Veraeussert der vorgehende Hypothekengläubiger seine Hypothek, so hat er den Werftinhabern für dasjenige, was ihnen dadurch entzogen wird, Ersatz zu leisten (25). Dies wird auf Grund analoger Anwendung der Art. 809, 810 und 811 über die gesetzlichen Pfandrechte der Handwerker und Unternehmer hergeleitet. Die Einführung entsprechender Artikel für die Werftsinhaberhypothek in das neue THGB ist zu wünschen.

III Umfang und Haftung der Schiffshypothek

1. Umfang

Die Schiffshypothek erstreckt sich in erster Linie auf das Schiff. Bei Notverkauf des Schiffes durch den Schiffer ausserhalb des Heimathafens unter der Voraussetzung des Art. 1245 Abs.1 Satz 2 des THGB (§ 764 HGB) tritt an die Stelle des Schiffes der Verkaufserlös, solange der Kaeufer nicht bezahlt oder der Schiffer bzw. der Schiffsmakler das Geld in den Haenden hat. Der Grund für die Ausdehnung auf den Schiffsmakler liegt darin, dass dieser im heutigen Schiffsverkehr ebenso haeufig wie der Schiffer den Reeder vertritt und die Bezahlung der Fracht öfter an ihn als an den Schiffer erfolgt. (1).

A. Das Zubehör

Die Bestimmung der Zubehöreigenschaft im TZGB unterscheidet sich von der des BGB. Zubehörstücke sind die beweglichen Sachen, die nach der am Orte üblichen Auffassung oder nach dem klaren Willen des Eigentümers der Hauptsache dauernd für deren Bewirtschaftung, Benutzung oder Verwahrung bestimmt und durch Verbindung, Anpassung auf andere Weise in die Beziehung zur Hauptsache gebracht sind, in der sie ihr zu dienen haben. Ist eine Sache Zubehör, so vermag eine vorübergehende Trennung von der Hauptsache ihr diese Eigenschaft nicht zu

- - - - -

(25) TZGB Art. . 811 Abs.1 u. 2

(1) Dieselbe Meinung Novelle S. 417, Wüstendörfer S.130

nehmen (2). Die verschiedenen Ausgangspunkte führen uns zu zwei vom deutschen Recht abweichenden Mithaftungen der Zubehörstücke.

a. Da das Zubehör nach der am Orte des Heimathnsens üblichen Auffassung bestimmt wird, kann sich der Umfang der Schiffshypothek entsprechend der jeweiligen örtlichen Ansichten ändern (3).

b. Die bewegliche Sache kann nur von dem Schiffseigentümer zum Zubehör gemacht werden. Dadurch kann im türkischen Recht nicht die Frage auftauchen, von wessen Willen die Bestimmung der Zubehöreeigenschaft einer beweglichen Sache abhaengig ist (4).

B. Der Bestandteil

Das TZGB beschreibt den Bestandteil wie folgt: Bestandteil einer Sache ist alles, was nach der am Orte üblichen Auffassung zu ihrem Bestande gehört und ohne ihre Zerstörung, Beschädigung oder Veraenderung nicht getrennt werden kann (5). Der oben für das Zubehör unter a erwachte Fall gilt also auch hier.

C. Entschädigungsansprüche des Eigentümers

Das neue THGB enthaelt keine Vorschriften über die Frage, ob die Schiffshypothek sich auf die Entschädigungsansprüche des Eigentümers im Falle der Enteignung eines Schiffes erstreckt. Da bis heute in der Praxis keine Enteignung eines hypothekarisch belasteten Schiffes stattgefunden hat, ist das Problem noch nicht aktuell geworden. Gemaess Art. 773 Abs.2 des TZGB faellt jedoch der Untergang einer Hypothek an einem Grundstück im Falle einer Enteignung wegen öffentlichen Interesses unter das hierfür in Betracht kommende Gesetz.

Leider enthalten die betreffenden Gesetze keine Vorschrift über das Problem. Von mir aus wird vorgeschlagen, die folgende Vorschrift in das Gesetz über Enteignung für militaerische Zwecke hinzufügen: Ist das Eigentum einer ent-

(2) TZGB Art.621

(3) Siehe Göktürk S. 860 f. Westermann S. 248, Wolff-Raiser S.551

(4) Siehe Pappenheim S. 42, Palandt Anm.5c zu § 97 BGB

(5) TZGB Art. 619 Abs. 2

eigneten Sache den Vorschriften eines Gesetzes gemaess belastet, so wird die Enteignungssumme mit den an ihnen fortbestehenden Belastungen auf den Namen des Eigentümers an eine Bank überwiesen.

Meines Erachtens sind die vorgeschlagenen Vorschriften auch auf die Enteignung von Schiffen anzuwenden, denn durch die Enteignung erhaelt der Eigentümer den Wert seiner Sache ersetzt. Die Entschädigungssumme tritt also an die Stelle des Schiffes. Infolgedessen muss sie anstatt des Schiffes für die Hypothekenforderung weiterhaften. Dies würde den Vorschriften über das Erlöschen des Pfandrechts und die Erstreckung der Pfandhaftung auf die Versicherungspraemien des THGB und die Verteilung des Verkaufserlöses bei der Zwangsversteigerung des türkischen Zv.KG. (Art. 138) entsprechen. Bietet der Eigentümer dem Hypothekengläubiger für seine Forderung eine andere ausreichende Sicherheit an, so kann die Entschädigungssumme an ihn ausgezahlt werden. Auf diese Weise könnte dem vorsichtigen Kreditgeber eine weitgehende Sicherung seiner Forderung eingeräumt werden.

D. Mietzins- und Frachtforderungen

Nach Art. 900 Abs.1 des THGB erstreckt sich die Schiffshypothek weiterhin auf die Mietzins- und Frachtforderungen (6). Die Schiffshypothek erstreckt sich also, wenn das Schiff vermietet ist, auf die Mietzinsforderungen, die seit der Eröffnung des Konkurses über den Schuldner oder seit Anhebung der Betreibung auf Verwertung der Schiffshypothek auflaufen (7). Wüstendörfer ist grundsatzlich der Ansicht, dass die Hypothek sich nicht auf sie erstrecken soll. Er begründet dies damit, dass der Realkredit der Schiffshypothek auf dem Anlagevermögen des Reiders, nicht auf umlaufenden Betriebsgeldern ruht und klare Grenzziehung zweckmaessig ist (8). Diese Meinung ist für den gewöhnlichen Ablauf des Betriebes sehr richtig. Sonst waere einerseits die Verfügungsfreiheit des Eigentümers über sein Betriebskapital unertraeglich beschaenkt, andererseits würde eine solche Vorschrift dem Zweck der

- - - - -
- (6) THGB Art. 900 Abs.1 "Auf den Umfang der Schiffshypothek sind die Art.777 und 778 des TZGB anzuwenden. Die Frachtforderungen selbst sind in den Vorschriften des Art.778 eingeschlossen." Vgl. §1123 BGB
- (7) TZGB Art. 778 Abs.1
- (8) Wüstendörfer S.90

Schiffshypothek zuwiderlaufen. Aber wenn der Eigentümer in Konkurs geraten ist, oder wenn der Gläubiger mit der Betreibung der Zwangsvollstreckung auf dem Schiff wegen seiner Forderung angefangen hat, ist eine solche Grenzziehung nicht mehr zweckmaessig, denn das gesamte Vermögen des Eigentümers gehört im Zeitpunkt der Konkurseröffnung zur Konkursmasse (9), das heisst, die Mietzins- und Frachtforderungen würden für die einfachen Forderungsgläubiger des Konkurses auch mithaften. Dadurch würde beispielsweise der Inhaber eines Lebensmittelgeschäftes, dem gegen den Eigentümer des Schiffes eine ungesicherte Forderung zusteht, im Falle der Liquidation dem Hypothekengläubiger bezüglich dieser Gegenstände gleichgestellt werden, sofern der Versteigerungserlös des Schiffes nicht die Hypothekenforderungen decken sollte. Eine derartige Gleichstellung dieser beiden Gläubiger wäre mit dem Zweck der Schiffshypothek unvereinbar. Ausserdem, wie aus dem Wortlaut des Artikels hervorgeht, ist die Haftung dieser Gegenstände zeitlich ziemlich beschränkt. Sie haften nicht für die ganze Zeit, in der die Schiffshypothek besteht. Die Folgen des Artikels sind:

1. Die Haftung der Hypothek ist den Zins- oder Frachtschuldnern gegenüber erst wirksam, nachdem ihnen von der Betreibung Mitteilung gemacht oder der Konkurs veröffentlicht worden ist.
2. Rechtsgeschäfte des Eigentümers über noch nicht verfallene Mietzins- oder Frachtforderungen, sowie die Verpfändung durch andere Gläubiger sind gegenüber dem Hypothekengläubiger, der vor der Fälligkeit der Zins- und Frachtforderungen Betreibung auf Verwertung des Schiffes angeboten hat, nicht wirksam (10).

2. Die Haftung

Auch nach türkischem Recht haftet die Schiffshypothek in erster Linie für die Kapitalforderung des Gläubigers, ferner für die Kosten der Betreibung und die Verzugszinsen. Die Verzugszinsen gebühren dem Hypothekengläubiger auch dann, wenn deren Voraussetzungen allein dem Eigentümer des Schiffes

(9) ZvKG Art. 184 Abs.1
(10) TZGB Art. 778 Abs. 2 u. 3

gegenüber vorliegen. Ausserdem haftet die Hypothek für die zur Zeit der Konkurseröffnung oder des Hypothekenverwertungsbegehrens verfallene Jahreszinsen und den seit dem letzten Zinstage laufenden Zins (11). Infolge der Verweisung des Art. 898 des THGB auf den Art. 791 des TZGB haftet die Hypothek für die Forderungen in folgender Weise: Hat der Hypothekengläubiger zur Erhaltung des Hypothekengegenstandes Auslagen gemacht, insbesondere die vom Eigentümer geschuldeten Versicherungspraemien bezahlt, so kann er hierfür ohne Eintragung in das Schiffsregister die gleiche Sicherung beanspruchen wie für seine Hypothekenforderung.

IV. Rechte der Beteiligten

Das neue THGB hat neben dem prozessualen Weg dem Gläubiger vor allem das Recht zuerkannt, dem Eigentümer eine angemessene Frist zur Beseitigung der Gefaehrdung zu bestimmen, wenn die Sicherheit der Schiffshypothek infolge einer Verschlechterung des Schiffes oder seiner Einrichtungen gefaehrdet ist. Dies stimmt mit den entsprechenden Vorschriften des TZGB überein. Wenn die Frist fruchtlos abläuft, ist der Gläubiger berechtigt, die Befriedigung aus dem Schiffe zu suchen, und zwar ohne die Faelligkeit der Hypothekenforderung abzuwarten. Diese Regelung des THGB bildet gegenüber dem TZGB eine erhebliche Erweiterung der Rechte des Hypothekengläubigers (12).

- - - - -

(11) THGB Art. 898

(12) Das TZGB hat im Art 781 dem Hypothekengläubiger folgende Rechte eingeräumt:

- a. Ist eine Wertverminderung eingetreten, so kann der Gläubiger vom Schuldner die Sicherung seiner Ansprüche oder die Wiederherstellung des früheren Zustandes verlangen.
- b. Droht die Gefahr einer Wertverminderung, so kann er die Sicherung verlangen.
- c. Wird dem Verlangen innerhalb einer vom Richter angesetzten Frist nicht entsprochen, so kann der Gläubiger eine zu seiner Sicherung ausreichende Abzahlung der Schuld beanspruchen. Dieser Weg nach Abs.3 erscheint weder befriedigend noch zweckmaessig. Es ist unbefriedigend, weil er den Gläubiger im Falle einer dauernden Wertverminderung dazu zwingt, zu seiner Sicherung mehrmalige Abzahlung zu beanspruchen. Es ist unzweckmaessig, weil eine genaue Feststellung der Wertverminderung meist unmöglich ist, zudem jede Zahlung des Gläubigers erneute Kosten mit sich bringt und dadurch für das Betriebskapital des Eigentümers gleichzeitig eine Gefahr entsteht.

Eine falsche Fassung des Artikels (13) über die Zahlung der gesetzlichen Zinsen führt uns zu einem Ergebnis, das mit demjenigen seines Vorbildes nicht übereinstimmt. Art. 909 Abs.1 Satz 3 lautet naemlich: Ist die Forderung unverzinslich und noch nicht faellig, so wird der gesetzliche Zins für die Zeit von der Zahlung bis zur Faelligkeit abgezogen." Hier ist der Satz erstens unverstaendlich, ferner nicht gerechtfertigt. Es ergibt sich aus ihm nicht, von was die gesetzlichen Zinsen abgezogen werden sollen. Waere dies dahin zu verstehen, dass es von dem Betrag der Forderung geschehen soll, so würde der Glaebiger benachteiligt werden. Waere dagegen die Forderung verzinslich gewesen, so könnten keine gesetzlichen Zinsen abgezogen werden. Es ist klar, dass diese Ergebnisse nicht in der Absicht des Gesetzgebers lagen. Eine baldige Verbesserung des Wortlautes der Vorschrift würde von vernherein unertraegliche Ergebnisse vermeiden. Ebenso ist der Abs. 2 desselben Artikels in sprachlicher Hinsicht missglückt. Die deutlichere Fassung, wie sie im Entwurf vorhanden war, waere auch hier vorzuziehen.

V Die Arten des Schiffspfandrechtes

Mit dem neuen Gesetz haben alle Arten der Schiffshypothek in das türkische Recht Eingang gefunden, waehrend das alte THGB über die Gesamthypothek, die Schiffshypothek für Inhaber- und Orderpapiere keine Vorschrift enthielt. Sollte eine derartige Schiffshypothek nach altem Seerecht errichtet werden, so wären die entsprechenden Vorschriften des TZGB analog anzuwenden (14).

1. Die Gesamtschiffshypothek

a. Indem das THGB die Gesamtschiffshypothek dem deutschen SchRG entnahm, hat es sich von den Bestimmungen des TZGB folgendermassen entfernt: Nach den Vorschriften des Art. 770 Abs.1 TZGB kann eine Gesamthypothek für eine For-

(13) Der Art. 909 des Entwurfes war eine sinnghemaesse Übersetzung des § 39 SchRG. In der Novelle ist er neu verfasst worden, ohne auf die Aenderung hinzuweisen, wie es sonst bei der Abweichung oder sprachlichen Verbesserung vom Entwurf üblich ist. Deswegen wird in der Arbeit von einer falschen Fassung der Vorschrift gesprochen.

(14) Siehe Belbez S. 38f.

derung auf mehrere Grundstücke dann errichtet werden, wenn sie dem naemlichen Eigentümer gehören oder im Eigentum solidarisch verpflichteter Schuldner stehen. Laut dieser Vorschrift ist die Bestellung der Gesamthypothek an den Schiffen eines Eigentümers dann möglich, wenn er für die Forderung gleichzeitig haftet oder für sie solidarisch verpflichtet ist. Eine solche Voraussetzung ist nach dem die Gesamthypothek regelnden Art. 897 des THGB nicht vorgeschrieben.

Bei der Verpfaendung mehrerer Grundstücke für die naemliche Forderung genügt die Einigung der Beteiligten nach TZGB nicht, wenn sie nicht demselben Eigentümer gehören oder nicht im Eigentum solidarisch verpflichteter Schuldner stehen. Dafür ist ein jedes von den Grundstücken mit einem bestimmten Teilbetrage zu belasten (15). Nach dem THGB bzw. dem SchRG ist zwar der Glaebiger berechtigt, seine Forderung auf die einzelnen Belastungsgegenstaende zu verteilen, aber er wird dazu nicht gezwungen. In dem Fall der Teilung der Forderung haftet jeder Gegenstand nicht für die gesamte Forderung, sondern mehrere voneinander abhaengige Hypotheken, und dadurch geht die solidarische Haftung der Hypotheken für die gesamte Forderung verloren. Der Zweck der Gesamthypothek ist dagegen, dem Glaebiger für seine Forderung durch solidarische Haftung der belasteten Gegenstaende eine grössere Sicherheit zu verschaffen.

Indem der Gesetzgeber die Voraussetzungen des TZGB nicht mehr zur Entstehung einer Gesamtschiffshypothek aufgestellt hat, scheinen die Bestimmungen des THGB deren Zweck eher zu entsprechen.

b. In den Bestimmungen der Gesamtschiffshypothek des THGB bestehen im Verhaeltnis zum SchRG § 28 Abs.2 folgende Lücken:

Art. 897 Abs.2 lautet über die Teilungserklaerung und die Zustimmung des Dritten; zur Verteilung ist die Erklaerung und die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich (16). Ist die Gesamtschiffshypothek mit dem Recht eines Dritten be-

- - - - -

(15) Die Belastung erfolgt, wenn es nicht anders vereinbart ist, nach dem Verhaeltnis der Grundstücke. Art. 777 Abs.3 des TZGB

(16) Derselbe Absatz des Entwurfs enthielt die wörtliche Übernahme des § 28 Abs.2 SchRG

lastet, so ist auch seine Zustimmung erforderlich. Es steht im Artikel nicht, dass der Glaeubiger die Erkläerung auch dem gegenüber abgeben kann, zu dessen Gunsten sie erfolgt. Die Novelle hat diesen Fall mit der Begründung abgelehnt: " Da die Teilung allein zugunsten des Glaeubigers erfolgt, genügt es, dass er sie nur dem Registergericht gegenüber abgeben kann. Die Vorschrift, dass der Glaeubiger sie auch demgegenüber abgeben kann, zu dessen Gunsten sie erfolgt, ist als überflüssig anzusehen." (17) Da jedes einzelne Schiff mit der Teilung von der Haftung für die gesamte Forderung befreit wird und nur für den ihm zugeteilten Betrag haftet, erfolgt die Teilung nicht allein zugunsten des Glaeubigers, sondern ebenso des Eigentümers. Deswegen ist die Begründung in der Novelle zu mindest unbefriedigend. Der Glaeubiger haette sie doch nach diesem Artikel auch demgegenüber abgeben können, zu dessen Gunsten sie erfolgt.

Die Frage, wem gegenüber die Zustimmung des Dritten abzugeben ist, ist weder im Artikel noch in der Novelle beantwortet worden (18). Nach dem § 28 Abs.2 S.4 ist sie dem Eigentümer, dem Glaeubiger oder dem Registergericht gegenüber abzugeben, da die Teilung, wie oben bereits erkläert, zu deren Gunsten erfolgt. Der Eigentümer kommt im türkischen Recht nicht in Frage. Der Glaeubiger ist berechtigt, die Teilungserkläerung abzugeben. Folglich kann der Dritte seine Zustimmung ihm gegenüber abgeben. Da das Recht des Dritten im Schiffsregister vermerkt sein muss (19), ist die Zustimmung dem Registergericht ebenfalls abzugeben. Sie ist dann unwiderruflich, wenn sie schriftlich und die Unterschrift notarisch beglaubigt ist, da das THGB alle Erkläerungen dem Registergericht gegenüber in dieser Form verlangt. Durch diese Auslegung kommt man zwar zu dem Ergebnis, dass die Zustimmung des Dritten auch dem gegenüber abgegeben werden kann, zu dessen

- - - - -

(17) Novelle S.400

(18) Dieselbe Frage ist auch für den Art.924 Abs.2 (§54 Abs.2 SchRG) über die Inhaltsänderung der Schiffshypothek zu stellen. Siehe unten S.118 Anm. 27

(19) Über die Errichtung eines Pfandrechtes an Forderungen Art. 869 Abs.4 des TZGB zur"Verpfaendung anderer Rechte bedarf es neben einem schriftlichen Pfandvertrag der Beachtung der Form, die für die Übertragung vorgesehen ist."

Gunsten sie erfolgt. Zu einer eindeutigen Klarstellung dieser Frage waere es jedoch besser gewesen, wenn der Gesetzgeber den betreffenden Satz des § 28 SchRG in das THGB mit übernommen haette.

2. Die anderen Arten der Schiffshypothek

Die Schiffshypothek für Inhaber - oder Orderpapier und Höchstbetrag sind ohne Aenderung vom SchRG übernommen worden.

Ausser diesen Arten der Schiffshypothek hat der türkische Gesetzgeber im THGB wertbestaendige und Valutahypotheken angenommen. Die Gründe hierfür liegen darin: "Die Schiffshypothek wird in der Praxis meist für langfristige Kredite errichtet. In einer so langen Zeit könnte der Wert des Geldes sinken. Dies würde den Glaebiger erheblich benachteiligen. Aus Furcht davor und aus psychologischen Gründen, deren Ursachen im persönlichen Vertrauen des Glaebigers zu der Waehrungsstabilitaet seines eigenen oder eines bestimmten anderen Landes liegen, bestehen die Forderungsglaebiger darauf, dass im Schiffsregister ihre Forderungen entweder in einer fremden Waehrung angegeben werden, oder deren Wertbestaendigkeit durch die Angabe ihres Wertes in Gold oder der Waehrung eines oder mehrerer auslaendischer Daten gesichert wird. Der Regierungsentwurf enthaelt keine Bestimmung für diese Bedürfnisse. Selbst die Laender, die weniger auslaendische Kredite als die Türkei brauchen, haben dieses Problem in Sondergesetzen behandelt. Es wird vielleicht durch die Annahme der betreffenden Artikel ermöglicht, für die Schiffseigentümer leichter langfristige Kredite zu finden und die Entwicklung der Handelsflotte durch die im Ausland bestellten oder dort angekauften Schiffe zu beschleunigen. (20)"

Diese wichtige Ausnahme vom Art. 893 des THGB über die Entstehung der Schiffshypothek ist zu begrüßen. Es muss jedoch gleich hinzugefügt werden, dass so eine wichtige Regelung bedauerlicherweise nur in zwei Artikeln berührt wird. Es ist kein Anhaltspunkt zu finden, der den Erlass einer Verordnung in naechster Zukunft erwarten laesst. Mit der Annahme der Artikel ist das Problem nicht gelöst, sondern es entstehen dadurch weitere Fragen. Einige von diesen Fragen sind

- - - - -

folgende:

A. Art. 940 des THGB lautet: "Der Geldbetrag, der durch die Schiffshypothek gesicherten Neben- und Hauptforderungen, die in der türkischen Waehrung ausgezahlt werden, kann zum Wertmesser für Gold oder auslaendische Waehrung bestimmt werden!"

a. Wenn wir den Wertmesser für Gold in das Register eintragen wollen, taucht als erste Frage auf, wie der Preis des Goldes bei der Begleichung des Verkaufserlöses zu bestimmen ist. Die Frage ist deswegen von Bedeutung, weil die nachkommenden Hypothekare die vorgehende Belastung des Schiffes genau wissen wollen. Mit der Angabe "Gold" können Feingold oder Goldmünzen, die zur Zeit im Verkehr keinen offiziellen Waehrungswert haben, gemeint werden. Wird dabei Feingold gemeint, so bleibt es fraglich, nach welchen Masstaeben der Wert des Feingoldes errechnet werden muss, da er amtlich oder in Handelsbörsen notiert wird. Man könnte in der künftigen Verordnung anordnen, dass der Preis von Feingold an der Istanbuler (21) Handelsbörse am Zahlungstag der Begleichung der Forderung zugrunde gelegt wird, wenn die Beteiligten nicht den Preis der Goldmünzen angegeben haben (22).

b. Warum nur der Goldpreis und nicht die Preise der anderen Waren gewaehlt worden sind, bleibt ebenso unbeantwortet.

c. Das oben unter a. gesagte gilt ebenfalls für den Wert auslaendischer Waehrung.

B. Valutaschiffshypothek

Art. 939 des THGB bestimmt für die Valutahypotheken: "Für Forderungen, die mit auslaendischem Geld bezahlt werden müssen, kann die Schiffshypothek mit Genehmigung des Finanzministeriums in fremder Waehrung errichtet werden. Die Genehmigung muss in das Schiffsregister eingetragen werden. " Bei Feststellung der Höhe der Belastungen am Schiff in türkischer Waehrung ergibt sich auch die Frage, nach welchem Devi-

(21) Weil die Istanbuler Handelsbörse sowohl den Preis von Feingold als auch von türkischen Goldmünzen notiert, wird sie hier vorgeschlagen.

(22) Es waere auch zugelassen, die Beteiligten vertraglich hiervon abweichende Bestimmungen treffen zu lassen.

senkurs die Hypothekenforderung umgerechnet werden muss, wenn der Glaeubiger im Wege der Zwangsvollstreckung befriedigt wird. Denn die fremden Waehrungen haben augenblicklich offiziell zwei verschiedene Kurse (23). Nach dem einen kostet fremdes Geld mehr, nach dem anderen erheblich weniger. Da nach diesen Bestimmungen die Entwicklung der Handelsflotte gefördert werden soll und die Schifffahrt für das Land ein staendiger und guter Devisenbringer ist, waere es zweckmaessiger, den niedrigeren Umrechnungskurs in das Schiffsregister mit einzutragen.

VI Veraenderung des Schiffspfandrechts

1. Übertragung des Schiffspfandrechts

Die Übertragung der Schiffshypothek ist auch im türkischen Recht möglich, wenn die der Hypothek zugrunde liegende Forderung mit übertragen wird. Die Ausnahme in § 55 Abs.1 SchRG, dass die Hypothek ohne Forderung übertragen werden kann, ist in Art. 925 Abs.1 des THGB ebenfalls vorgesehen. Die Übertragung der Schiffshypothek kann sich entweder durch Rechtsgeschaeft (24) oder kraft Gesetzes (25) vollziehen.

Für die rechtsgeschaeftliche Übertragung der Schiffshypothek ist die schriftliche Einigung des neuen und bisherigen Glaeubigers und deren Eintragung in das Schiffsregister erforderlich. Sie kann künfftig oder bedingt sein. Ebenso ist die Übertragung einer geteilten Hypothek möglich. Der Schiffseigentümer und der neue Hypothekenglaeubiger können die Einreden, die dem alten Glaeubiger zustehen, geltend machen, soweit sie dem neuen Glaeubiger bekannt oder aus dem Schiffsregister ersichtlich sind. Diese Einreden ergeben sich aus den Art. 162 Abs.2, 165, 166, 167 des TOR. Sie entsprechen den

(23) Das An- und Verkaufen von fremdem Geld ist in der Türkei im Gegensatz zu anderen europäischen Laendern nicht frei. Es erfordert einer besonderen Genehmigung. Der Preis der fremden Waehrung bildet sich nach drei Kursen; erstens der offizielle Kurs, der für die Import- und Exportgeschaefte bestimmt und nach dem türk.Geld am billigsten ist. Zweitens der offizielle Kurs für Fremdenverkehr, der für das türk.Geld nicht so günstig ist. Drittens der freie Kurs. Der Dritte kommt hier nicht in Frage. Der Zweite dehnt sich, infolge der gegenwaertigen Inflation der türk.Waehrung auf das Gebiet des ersten Kurses aus.

(24) Siehe TOR Art. 162 und 163

(25) TOR Art. 164

Einreden nach den §§ 404-408 BGB.

Die gesetzliche Übertragung der Hypothek kann beim Erbfall gemäss Art. 539 des TZGB, beim Eintritt der Gütergemeinschaft gemäss Art. 211 oder bei den oben für das deutsche Recht erwähnten Fällen erfolgen (26).

2. Inhaltsänderung der Schiffshypothek

Zur Inhaltsänderung der Schiffshypothek ist die Einigung des Gläubigers und des Eigentümers und deren Eintragung in das Schiffsregister erforderlich. Die Einigung muss schriftlich und die Unterschriften der Beteiligten notariisch beurkundet sein. Zur näheren Bezeichnung der Änderung kann auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden. Ist die Schiffshypothek mit dem Recht eines Dritten belastet, so ist seine Zustimmung erforderlich (27).

3. Wechsel des Schuldners

Der Wechsel des Schuldners vollzieht sich durch Vertrag zwischen dem Gläubiger und dem die Schuld übernehmenden Schuldner (28). Der Schuldübernahmevertrag bewirkt nur einen Wechsel in der Person des Schuldners. Die Hypothekenforderung oder andere Nebenrechte des Hypothekengläubigers werden vom Wechsel des Schuldners grundsätzlich nicht berührt, soweit sie in der Person des bisherigen Schuldners untrennbar verknüpft sind. Mit der Übergabe wird der bisherige Schuldner von seinen Verpflichtungen befreit, während an seiner Stelle der Übernehmer tritt. Für die Gültigkeit des Schuldübernahme-

(26) Siehe oben S. 78f.

(27) THGB Art. 924 Abs. 1 u. 2, siehe die Ansicht, wem gegenüber die Zustimmung zu erklären ist. Oben S. 114, vgl. SchRG § 54.

(28) Die Schuldübernahme von ungesicherten Schulden geschieht im türk. Recht, ähnlich dem § 414 BGB, grundsätzlich durch einen Vertrag des Gläubigers mit dem eintretenden Schuldner. Siehe hierüber Art. 174 ff. des TOR. Die Übernahme der mit einem Pfandrecht gesicherten Schuldner erfolgt dagegen nach Art. 176 Abs. 2 und 179 durch die Einwilligung des Gläubigers in die Vereinbarung zwischen dem Schuldner und dem Übernehmer, wie es auch nach § 415 BGB der Fall ist.

vertrages ist die Zustimmung des bisherigen Schuldners nicht erforderlich und sein etwaiger Widerspruch sogar unerheblich. Die Schuldübernahme bedarf im Unterschied zur Forderungsaus-
wechselung (29) keiner schriftlichen Form. Dies entspricht dem Schuldnerwechsel im Falle einer rechtsgeschäftlichen Übertragung des Schiffseigentums, die ebenfalls formlos ist (30). Das THGB weicht aus diesem Gesichtspunkt vom TZGB ab (31).

Die Genehmigung des Gläubigers kann dadurch erfolgen, dass der Übernehmer oder mit seiner Ermächtigung der bisherige Schuldner dem Gläubiger von der Übernahme der Schuld Mitteilung macht. Die Annahmeerklärung des Gläubigers kann ausdrücklich erfolgen oder aus den Umständen hervorgehen und wird vermutet, wenn der Gläubiger ohne Vorbehalt vom Übernehmer eine Zahlung annimmt oder einer anderen schul-
nerischen Handlung zustimmt, z.B. der Gläubiger den Auf-
rechnungsvorschlag des Übernehmers annimmt oder von dem Über-
nehmer Zahlung verlangt oder die Forderung kündigt (32). Um jedoch von einer Annahmeerklärung des Gläubigers sprechen zu können, ist es erforderlich, dass der Übernehmer diese Rechtsgeschäfte im eigenen Namen vorgenommen hat. Wird vor der Annahme eine neue Schuldübernahme vereinbart und auch von dem neuen Übernehmer dem Gläubiger der Antrag zur Geneh-
migung gestellt, so wird der vorgehende Übernehmer befreit. Eine stillschweigende Ablehnung des Antrages des Übernehmers ist im Rahmen des Artikel 175 Abs.1 TOR auch zu vermuten: Die Annahme durch den Gläubiger kann jederzeit erfolgen, der Übernehmer wie der bisherige Schuldner können jedoch dem Gläubiger für die Annahme eine Frist setzen, nach deren Ab-
lauf die Annahme bei Stillschweigen des Gläubigers als verwei-
gert gilt. Oben hatten wir gesagt, dass die Nebenleistungen der Forderung vom Schuldnerwechsel unberührt bleiben, soweit sie nicht mit der Person des bisherigen Schuldners untrenn-
bar verknüpft sind. Wegen der akzessorischen Natur der Schiffshypothek und deren Abhängigkeit von der Person des bisherigen Schuldners geht die Schiffshypothek bei der Schuldübernahme

- -- -- -- --
(29) Siehe unten S.120
(30) Siehe THGB Art. 868 (§ 2 SchRG)
(31) Vgl. ZGB Art.634 Abs1
(32) TOR Art. 174 Abs. 2 u. 3

grundsätzlich unter (33). Aber hier sind die folgenden einzelnen Fälle getrennt zu behandeln :

1. Persönlicher Schuldner und Eigentümer sind identisch; in diesem Fall hat er dem Vertrag stillschweigend zugestimmt, weil er einer der Vertragspartner ist.
2. Eigentümer und Schuldner sind nicht personengleich; hier braucht es für den Fortbestand der Hypothek durch Wechsel des Schuldners, ausser der Genehmigung des Gläubigers die Zustimmung des Eigentümers, denn ein zahlungsunfähiger Schuldner würde die Lage des Eigentümers erschweren. Die Zustimmung kann vor oder nach der Schuldübernahme erfolgen (34).

4. Forderungsauswechselung

Die Forderungsauswechselung vollzieht sich durch Rechtsgeschäft oder kraft Gesetzes (35). Für die rechtsgeschäftliche Auswechselung der Forderung ist die Einigung des neuen Gläubigers mit dem Eigentümer und - im Gegensatz zur Grundstückshypothek (36) - die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich. Die Einigung erfolgt in schriftlicher Form, und die Unterschriften müssen notariell beglaubigt sein. Steht die neue Forderung nicht dem bisherigen Gläubiger zu, so ist auch dessen Teilnahme an der Einigung erforderlich. Wenn die Hypothek mit dem Recht eines Dritten belastet ist, so hängt die Wirksamkeit der Forderungsauswechselung von seiner Zustimmung ab.

VII Erlöschen der Schiffshypothek

Art. 926 des THGB sagt: "Die Schiffshypothek fällt mit dem Untergang der Forderung aus. Die Ausnahmen in diesem Gesetz bleiben davon unberührt." Auch im türk. Recht bedeutet

- (33) Die von einem nicht persönlich Haftenden bestellte Hypothek haftet jedoch dem Hypothekengläubiger nur dann weiter, wenn der Eigentümer der Schuldübernahme zugestimmt hat. TOR Art.176 Abs.2
- (34) Vgl. oben S. 80
- (35) Siehe für die gesetzliche Forderungsauswechselung Art.933 Abs.1, 903,906,907 THGB
- (36) Die Übertragung der Forderung, für die eine Grundstückshypothek errichtet ist, bedarf zu ihrer Gültigkeit keiner Eintragung in das Grundbuch. TZGB Art.806

daher der Untergang der Hypothek nicht dasselbe wie ihre Löschung im Schiffsregister. Die Hypothek wird meist durch Eintritt eines Tatbestandes, der zum Erlöschen der Hypothekenforderung führt, ausserhalb des Schiffsregisters gelöscht. Ihre nachfolgende Löschung ist dann eine blosse Berichtigung des Registers. Dies ist eine Neuerung, die mit dem neuen THGB in das türkische Seerecht eingeführt ist. Nach dem TZGB wird der Eigentümer durch den Untergang der Forderung nur berechtigt, vom Gläubiger der Hypothek zu verlangen, dass er den Löschantrag an die Registerbehörde bewillige (37). Die nachfolgende Löschung ist nicht die blosse Berichtigung des Registers, sondern bedeutet den Untergang der Hypothek (38).

Die Gründe für das Erlöschen einer Schiffshypothek sind folgende:

1. Erlöschen der Forderung

Der Untergang der Hypothekenforderung hat das Erlöschen der Hypothek zur Folge (39). Da die Hypothek ein akzessorisches Recht der Forderung ist, geht sie auch mit ihr unter. Abweichend vom deutschen Recht rücken die nachfolgenden Hypothekare in die Lücke nicht nach, welche mit dem Untergang der Hypothek im Schiffsregister entsteht, denn das türkische Recht kennt die feste Pfandstelle.

Eine Ausnahme bildet Art. 933 des THGB. In diesen Fällen erlischt die Schiffshypothek nicht, sondern, soweit der Schuldner von dem Gläubiger oder einem Rechtsvorgänger des Eigentümers Ersatz verlangen kann, geht sie auf ihn über, wenn er den Gläubiger befriedigt oder wenn sich Forderung und Schuld in einer Person vereinigen.

2. Verzicht des Gläubigers auf die Schiffshypothek

Der Unterschied zwischen der rechtsgeschäftlichen Aufhebung der Hypothek und dem Verzicht des Gläubigers darauf besteht im türkischen Recht nicht, da die nachfolgenden Hy-

-
- (37) Ist die Forderung untergegangen, so kann der Eigentümer des belasteten Grundstücks vom Gläubiger verlangen, dass er die Löschung des Eintrages bewillige. TZGB Art. 798
 - (38) Die Grundstückshypothek geht unter mit der Löschung des Eintrags, TZGB Art. 773 Abs.1
 - (39) Siehe für die Erlöschungsgründe der Forderung TOR Art. 113 - 140

pothekare beim Verzicht des Glaebigers ebensowenig nachrücken können (40), d.h. der Eigentümer kann bei der Aufhebung der Hypothek, entsprechend der Eigentümerbefugnis gemäss § 57 Abs.3 SchRG, eine neue Hypothek in die Lücke errichten.

Die Verzichtserklaerung des Glaebigers muss schriftlich und deren Unterzeichnung notarisch beurkundet sein. Der Zustimmung des Eigentümers bedarf es zur Löschung der Hypothek. Der Eigentümer kann auch dann verlangen, dass der Glaebiger auf die Hypothek verzichtet, wenn ihm eine Einrede zusteht, durch welche die Geltendmachung der Schiffshypothek dauernd ausgeschlossen wird (41). Es steht dem Verzicht gleich, wenn der Eigentümer den Schuldübernahmevertrag zwischen dem Hypothekenglaebiger und dem Unternehmer nicht zustimmt (42).

3. Die Befriedigung des Glaebigers im Wege der Zwangsvollstreckung

§ 57 Abs.1 SchRG ist in das THGB nicht ausdrücklich übernommen worden, da die Befriedigung des Glaebigers ein Erlösungsgrund der Forderung ist (43), faellt dies unter den bereits oben erwaehten Art. 926. Die Behörde, die das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verwertet hat, laesst die Hypothek im Register löschen (44).

4. Ausschlussurteil eines unbekannten Hypothekenglaebigers durch das Aufgebotsverfahren

A. Der wegen seiner Person unbekannte Glaebiger kann im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Recht an dem Schiff bzw. Schiffsbauwerk ausgeschlossen werden (45). Voraussetzung ist: a) dass seit der letzten sich auf die Schiffshypothek

(40) Ausser dieser Befugnis des Eigentümers sind der Verzicht und die rechtsgeschaefl. Aufhebung zu nennen: ihre Voraussetzung sind dieselben wie nach SchRG. Für beide Faelle bedarf es, a) einer empfangsbedürftigen Willenserklaerung des Glaebigers, b) der Eintragung in das Register, c) der Zustimmung des Dritten, wenn die Hypothek mit dessen Recht belastet ist. Vgl. oben S.82 und 83f.

(41) THGB Art. 927 Abs.2

(42) TOR Art. 174 in Verb. mit Art.176 Abs.2

(43) TOR Art. 113 Abs.3

(44) ZvKG Art. 144 in Verb. mit Art. 136

(45) THGB Art. 930, vgl. ZvKG Art.153

bezeichnenden Eintragung in das Register zehn Jahre verstrichen sind. Ist der unbekannte Glaeubiger in der Zwischenzeit aufgetaucht und laesst er davon nichts wissen, so gilt er weiterhin als Unbekannter; er teilt z.B. dem Eigentümer oder Schuldner nicht seinen Aufenthaltsort mit oder erklart ihnen gegenüber nicht die Kündigung, von der die Faelligkeit der Forderung abhaengig ist, und b) wenn das Recht des Glaeubigers nicht innerhalb dieser Frist von dem Eigentümer in einer nach Art. 133 TOR (46) zur Unterbrechung der Verjaehrung geeigneterweise anerkannt worden ist. Die Frist beginnt mit dem Ablauf des Zahlungstages, wenn für die Forderung eine nach dem Kalender bestimmte Zahlungszeit besteht. Ist der Schuldner nicht der Eigentümer des Schiffes, so geht die persönliche Forderung nicht unter, sondern wird nur der Eigentümer von der Haftung mit dem Schiff befreit. Nach dem Ausschlussurteil muss der Glaeubiger die Schiffshypothek im Register löschen lassen, da sie solange als fortbestehend gilt, als sie nicht im Register gelöscht wird.

B. Der unbekannte Glaeubiger kann im türk. Seerecht unter denselben Voraussetzungen wie nach § 67 SchRG im Wege des Aufgebotsverfahrens durch Hinterlegung mit seinem Recht ausgeschlossen werden (47). Zur Hinterlegung ist der Schuldner genauso wie der Eigentümer des Schiffes berechtigt, obwohl dies im Gesetz nicht ausdrücklich hervorgehoben ist. Mit der Hinterlegung durch den persönlich haftenden Schuldner erlischt die Forderung des Hypothekenglaeubigers, und die Hypothek geht auf ihn über. Das Recht des Hinterlegers auf den hinterlegten Betrag erlischt mit dem Ablauf von 10 Jahren nach Erlass des Ausschlussurteiles, wenn sich nicht der Glaeubiger

- - - - -
- (46) Nach Art.133 des TOR wird die Verjaehrung unterbrochen:
1. durch Anerkennung der Forderung von eiten des Schuldners, namentlich auch d rch Zins-und Abschlagzahlungen, Pfand- und Bürgschaftsbestellung,
2. durch Schuldbetreibung, durch Klage oder Einrede vor einem Gericht oder Schiedsgericht, sowie durch Eingabe im Konkurse und Ladung zu einem amtlichen Sühneversuch.
- (47) THGB Art. 931, vgl. für die Vorschriften der Hinterlegung ZvKG Art. 153 und TOR 91f.

bei der Hinterlegungsstelle gemeldet hat (48).

5. Zusammentreffen von Schiffshypothek und Eigentum in einer Person

Die Schiffshypothek geht durch Zusammentreffen der Hypothek und des Eigentums in einer Person unter, da das Eigentum das höchste Recht, die Hypothek dagegen lediglich ein beschränkt dingliches Recht an einer Sache ist. Der Eigentümer kann, abgesehen von den Fällen, dass das Eigentum irgendwie belastet ist, über seine Sache frei verfügen, während das Recht des Hypothekengläubigers von der Hypothekenforderung abhängt. Damit kann der Zweck der Hypothek, wie er sich aus Art. 875 ergibt, vom Zusammentreffen des Eigentums und der Hypothek nicht mehr erfüllt werden. Deshalb ist der Gläubiger nicht berechtigt, wegen der Hypothekenforderung an seiner Sache Zwangsvollstreckung zu betreiben. Trotzdem haben das THGB Art. 928 Abs. 2 und TZGB Art. 799 hiervon eine Ausnahme gemacht. Nach Art. 928 Abs. 2 des THGB erlischt die Schiffshypothek nicht, solange die Forderung mit dem Pfandrecht oder dem Niessbrauch eines Dritten belastet ist, oder wenn der Schuldner der Hypothekenforderung und der Eigentümer des Schiffs nicht identisch sind (49). Der für das TZGB mögliche Fall, dass der Eigentümer eine mit der Inhaberschuldverschreibung gesicherte Hypothek in der Hand hat, ist für das THGB ebenfalls möglich (50). Zinsen aus dem Schiff gebühren ihm nicht.

6. Unrechtmässige Löschung der Hypothek im Schiffsregister

Ist eine Schiffshypothek im Register zu Unrecht gelöscht, oder ist eine kraft Gesetzes entstandene Schiffshypothek nicht in das Register eingetragen worden, so erlischt sie, wenn der

-
- (48) Das TOR hat für die Verjährung aller Forderungen eine Frist von 10 Jahren angenommen. Siehe Art. 125 TOR
- (49) TZGB Art. 799 "Ist der Grundeigentümer nicht der Schuldner der Pfandforderung, so kann er das Pfandrecht unter den gleichen Voraussetzungen ablösen, unter denen der Schuldner zur Tilgung der Forderung befugt ist. Befriedigt er den Gläubiger, so geht das Forderungsrecht auf ihn über."
- (50) Siehe Göktürk S. 966 f.

Anspruch des Gläubigers gegen den Eigentümer auf Berichtigung verjährt ist (51). Die Verjährungsfrist richtet sich nach Art. 125ff. des TOR. Mit der Verjährung entfällt auch der Berichtigungsanspruch nach Art. 886 Abs.1 (§ 18 Abs.1 SchRG) des THGB, da inzwischen das Schiffsregister richtig geworden ist.

7. Notverkauf des Schiffs

Die Schiffshypothek erlischt, nach dem Art. 1245 Abs.2 THGB durch den von dem Schiffer im Falle zwingender Notwendigkeit aufgrund seiner gesetzlichen Befugnisse (52) bewirkten Verkauf des Schiffes; anstelle des Schiffs tritt für die Hypothekengläubiger das Kaufgeld solange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers oder des Schiffsmaklers ist.

8. Untergang des Schiffs

Von dem Erlöschen der Schiffshypothek durch den Untergang des Schiffs ist in dem Gesetz keine Rede. Aber auch in diesem Fall muss die Schiffshypothek untergehen, da der Belastungsgegenstand nicht mehr besteht. Auf denselben Gedanken beruht es, dass im Falle des Notverkaufes des Schiffs die Hypothek nicht mehr existiert. Das TZGB spricht von deren Erlöschen des Grundpfandes bei dem vollständigen Untergang des Grundstücks. Ausserdem treten nach Art. 901 des THGB an die Stelle des Schiffs die Versicherungsforderungen. Folglich hat der Gesetzgeber hier stillschweigend angenommen, dass die Hypothek mit dem Untergang des Schiffs erlischt, da mit dem Untergang des Schiffs das Schiff im Register gelöscht wird(53).

Ob die Schiffshypothek nach dem Untergang des Schiffs einzelnen geborgenen Schiffstrümmern als Fahrnispfandrecht bestehen kann, bleibt nach türkischem Recht ebenfalls unbeantwortet. Die Frage ist meiner Meinung nach aus folgenden Gründen zu bejahen:

-
- (51) THGB Art. 929 in Verb.mit Art. 885 Abs.1, siehe Art.877 desselben Gesetzes
 - (52) THGB Art. 990
 - (53) THGB Art. 851 Abs.1

- a) Beim Untergang oder bei der Enteignung des Schiffs erstreckt sich die Schiffshypothek auf die Versicherungsforderungen oder Entschädigungsansprüche, die anstelle des Schiffes getreten sind. Derselbe Gesichtspunkt könnte für die Schiffstrümmer gelten, sofern aus irgendeinem Grund die Versicherungsforderungen für das Schiff nicht weiterhaftet.
- b) Im Falle eines Notverkaufes des Schiffs erstreckt sich die Schiffshypothek unter Umständen auf den Verkaufserlös. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass der Gesetzgeber in erster Linie an der Sicherstellung des Kreditgebers ausgegangen ist.

9. Sonstige Gründe

Mit der Enteignung des Schiffs erlöscht die Schiffshypothek an dem Schiff (54), doch besteht sie an der Entschädigungssumme weiter.

Schliesslich wird das Schiff mit Einverständnis des Gläubigers der Hypothek und des Dritten, mit dessen Recht die Hypothek belastet ist, im Schiffsregister gelöscht, wenn das Schiff das Führungsrecht der türkischen Flagge verliert. Erhebt ein Hypothekengläubiger Anspruch darauf, dass das Schiff im Schiffsregister nicht gelöscht werde, da die Schiffshypothek im Zeitpunkt des Verlustes des Flaggenrechts noch bestanden habe, so wird das Schiff nicht aus dem Register gestrichen, sondern lediglich vermerkt, dass es das Recht zur Führung der türkischen Flagge verloren hat.

(54) Siehe oben S. 108 f.

S C H L U S S B E T R A C H T U N G

Die rechtsvergleichende Untersuchung hat gezeigt, dass die Probleme des Schiffspfandrechtes in allen Laendern im wesentlichen dieselben sind. Obwohl das Schiff eine bewegliche Sache ist, wird es in allen Laendern in Ansehung des Pfandrechts als unbewegliche Sache behandelt. Das deutsche und türkische Recht gehen dabei so weit, dass sie von einer Schiffshypothek sprechen und damit, da die Bezeichnung "Hypothek" in der Terminologie den Grundpfandrechten vorbehalten ist, formell die gleiche Stellung von Schiff und Grundstück vollziehen. Diese Fiktion verschleiert aber die wahre Lage. Grundstücke erfahren nur in aussergewöhnlichen Katastrophenfällen (Zerstörung durch Krieg, Feuer, Erdbeben, Überschwemmung) eine tiefgreifende Wertminderung. - Schiffe sind weit staerker den Naturgewalten ausgesetzt. Der Wert von Hausgrundstücken sinkt in Jahrzehnten nur allmaehlich, der Bodenwert selbst kann durch die veraenderte Wirtschaftsweise eines Gebietes sogar steigen.- Schiffe können in wenigen Jahren veralten und nichtmehr als Schrottwert besitzen. Dadurch ist das Risiko des Glaebigers bei Schiffen ungleich höher als bei Grundstücken. Hinzu kommt, dass Seeschiffe in auslaendischen Haefen dem Zugriff auslaendischer Glaebiger unterliegen, eine Gefahr, die sich gerade aus der Beweglichkeit des Schiffes ergibt. Die Fiktion des Schiffspfandrechtes als Schiffshypothek sollte daher nicht aufrecht erhalten werden.

Im englischen Recht erscheint das Nutzungspfandrecht besonders ruckstaendig und unzweckmaessig. Es verleiht dem Glaebiger eine ungerechtfertigte Machtstellung. Dem Schuldner wird die Möglichkeit genommen, mit den Einkünften aus dem Schiff die Kredite abzudecken. Insoweit wirkt es nicht wert-erhaltend, sondern wertzerstörend.

Die Lösung des Rangstellungsproblems durch das Aufrücken der nachfolgenden Hypotheken in frei werdende Rangstellen, wie es das deutsche Recht kennt, erscheint nicht ideal. Im Falle des Aufrückens behalten die nachkommenden Hypothekare die durch die frühere schlechte Rangstelle bedingten Zins-

saetze, sind aber in der höheren Rangstelle besser gesichert. Die vom Gesetz dem Eigentümer zuerkannte Befugnis bietet dem Schiffseigentümer nur einen ungenügenden und vielseitig beschränkten Ersatz.

Ferner sei darauf verwiesen, dass der absolute Vorrang der Schiffsgläubiger vor den Schiffspfandgläubigern eine stetige Gefahr für die Sicherheit der Hypotheken darstellt (1). Das an sich grosse Risiko der Schiffshypothekengläubiger wird dadurch in wirtschaftlich kaum vertretbarer Weise erhöht. Der Gesetzgeber sollte hier Einschränkungen schaffen. Man könnte an eine Befriedigungsgemeinschaft von Schiffsgläubigern und Schiffshypothekengläubigern denken.

Mit der Übernahme der Vorschriften des SchRG in das THGB sind die Bestimmungen über das Eigentum, die Hypothek und den Niessbrauch am Schiff als ein vom TZGB unabhängiges Sachenrecht des Seerechts geregelt worden. Infolgedessen sind die Vorschriften des Grundstücksrechts auch nicht analog anzuwenden, es sei denn, dass in den Artikeln über eingetragene Schiffe ausdrücklich auf sie verwiesen wird (2). Die Konsequenzen der neuen Bestimmungen sind wie folgt zusammenzufassen:

a) Das Schiffsregister ist dem Grundbuch angenähert worden (3).

b) Ein Register für die im Bau befindlichen Schiffe ist errichtet, und infolgedessen ist die Entstehung einer gesetzlichen oder vertraglichen Hypothek auch an diesen möglich geworden. Doch es muss das Fehlen der Bestimmung, wie im schweizerischen Schiffsregistergesetz (4), dass der Anspruch auf Errichtung einer gesetzlichen Schiffshypothek für die Forderung des Verkäufers an dem verkauften Schiff bestehe, unterstrichen werden. Nachdem die Bestellung einer

- - - - -

(1) Zum Ganzen vgl. Wüstendörfer S. 106

(2) Entwurf S.44, In den Kritiken des alten THGB war angegeben, dass das erwähnte Gesetz in mancher Hinsicht auf die Vorschriften des TZGB nicht ausdrücklich, sondern generelle Verweisungen enthielt (siehe S.92f.). Im Art. des THGB über Rangverhältnisse ist derselbe Fehler irrtümlicherweise wiederholt worden (siehe S.104 Anm.17)

(3) Siehe Belbez S. 9 und 33, Wolff-Raiser S.748

(4) Siehe oben S.28

Valutaschiffshypothek im türkischen Seerecht ermöglicht worden ist, ist es wünschenswert, dass auch hier eine ähnliche Vorschrift ergaenzend eingefügt wird (5).

c) Parallel zum Grundstücksrecht sind die Vorschriften über die Schiffshypothek für Inhaber- und Orderpapiere geregelt worden. Ein von Belbez geaeusselter Wunsch (6), die Kreditbedürfnisse der privaten Unternehmer durch Anleiheobligationen zu decken, haette durch diese Vorschriften verwirklicht werden können.

(5) Vgl. für das Grundstücksrecht Art. 916 TZGB
(6) Belbez S. 36 f.

